第 1.0 節 | 執行摘要

本總結報告旨在向讀者提供洛杉磯空中快速交通運輸項目（Los Angeles Aerial Rapid Transit Project）及其潛在環境影響之簡明摘要。LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC 提出洛杉磯空中快速交通運輸項目（擬建項目），並擔任該項目之工程主辦單位。根據《加州環境品質法》（California Environmental Quality Act，CEQA），洛杉磯縣都會運輸局（Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority， Metro）為擬建項目的主導機構。

其工程主辦單位提議洛杉磯空中快速纜車項目，運用洛杉磯市中心的空中纜車系統，連接洛杉磯聯合車站（Los Angeles Union Station，LAUS）與道奇體育場（Dodger Stadium）。本《最終環境影響報告》已修訂完成，以符合 CEQA 的法律條文和指南之要求（《公共資源法》（Public Resources Code）第 21000-21178 條和《加州法規》（California Code of Regulations）第 14 編，第 3 章，第 15000 至 15387 條）。本報告協助 Metro 作出有關採用該擬建項目之決策。本《最終環境影響報告》中對《環境影響報告草案》的所有參考或引用均指的是最初於 2022 年 10 月 17 日公開審查和評論的草案版本，而不是本《最終環境影響報告》所做的修改版本。

擬建項目將透過空中纜車系統，連接洛杉磯聯合車站（LAUS）和道奇體育場 （Dodger Stadium），包括一座位於洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）最南門入口處的中途站。該項目不但為往道奇體育場 （Dodger Stadium）的遊客提供空中快速纜車（aerial rapid transit， ART）的選擇，同時也提供了體育場及其周邊社區（包括唐人街（China town）、Mission Junction、伊利森公園（Elysian Park）和索拉諾群峽谷（Solano Canyon）和洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park））跟洛杉磯地區可達的區域運輸系統之接駁。空中纜車系統將由鋼纜、三座客運站、一座非客運樞紐站、塔柱和纜車廂組成。擬建項目完成後，其最大承載量為單程每小時約 5,000 人次，從洛杉磯聯合車站（LAUS）到道奇體育場（Dodger Stadium）的全程約為 7 分鐘。擬建項目將會優化行人設施，包括硬景觀設計和景觀美化的改善措施，以及洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）的便利設施。ART 系統能夠克服洛杉磯聯合車站（ LAUS）和道奇體育場（Dodger Stadium）之間的坡度和高度問題，並在該項目區域提供安全、零排放、環保和高容量的交通連接，在減低體育場周圍和鄰近街道、主要道路和高速公路交通擠塞時，亦能減少溫室氣體（GHG）排放。擬建項目將每天運作，為洛杉磯現有居民、上班族、公園使用者和遊客提供服務。

1.1 環境影響報告之目的

根據 CEQA 指南第 15088、15089 和 15132 條，Metro 作為主導機構，為工程主辦單位提出的擬建項目準備此《最終環境影響報告》。本節概述了擬建

項目的《最終環境影響報告》之目的。本報告的準備符合 CEQA（《公共資源法》（Public Resources Code）（PRC）第 21000 節等）和 CEQA 指南（《加州法規》（California Code of Regulations）（CCR），第 14 篇第 3 章第 15000 節等）的要求。

本報告協助 Metro 作出有關採用該擬建項目之決策。於 CEQA 指南第 15132 條中，要求包括《環境影響報告草案》或草案修訂版；蒐集到《環境影響報告草案》的意見和建議（逐字或摘要）；對《環境影響報告草案》發表評論的個人、組織和公共機構的名單；對蒐集到有關《環境影響報告草案》評論之回應；以及主導機構補充的任何其它相關資訊。

《最終環境影響報告》的第 5.0 節「更正和新增內容」中提供了自《環境影響報告草案》分發以來對擬建項目的改進，以及對該草案的更正和新增內容，還包含蒐集到關於《環境影響報告草案》的評論和回應，以及對文字和圖片的更新和說明。

正如《最終環境影響報告》第 3.0 節「項目描述」、第 5.0 節「更正和新增內容」、第 6.0 節「對評論之回應」中所述，擬建項目的改進、更正和新增內容是公眾評論和社區外展的結果，為根據 CEQA 指南第 15105 節傳閱《環境影響報告草案》的一部分。根據 CEQA 指南第 15088.5 節，此類修改不會被視為「重要新資訊」，因為《環境影響報告草案》中已經對描述的擬建項目調整之部分進行了修改，並且是經由長時間的公眾宣傳和討論而作出的，例如公眾沒有被剝奪對擬建項目的重大不利環境影響發表評論的機會，或者對減輕或避免其影響的可行方法進行評論的權利。如本《最終環境影響報告》第 5.0 節「更正和新增內容」所示，擬建項目的改進不會改變《環境影響報告草案》中關於擬建項目可能存在的重大影響之結論，也不會導致任何新的或更嚴重的重大環境影響。

1.2 環境審查流程與社區外展

項目準備和範疇會議通知

根據 CEQA 指南第 15082 條，準備通知（NOP）已完成並分發給 Metro 計劃準備《環境影響報告草案》的相關專業行政機構、組織和人士，並請求對將要進行的環境分析提供意見。45 天的評論期始於 2020 年 10 月 1 日，並在 2020 年 11 月 16 日結束，總共為 46 天的評論期。 此為《環境影響報告草案》項目範疇流程的一部分，項目資料透過兩種主要方式在網絡上向公眾提供：1）虛擬「開放日」和 2）項目範疇網絡會議。於公眾審查期間，虛擬開放日可供審查方和公眾造訪。虛擬開放日和項目範疇網絡會議可於 Metro 的項目網站瀏覽：metro.net/aerialrapidtransit。NOP 和項目情況說明書在虛擬開放日中發佈，項目範疇網絡會議以英語、西班牙語和粵語提供。

項目範疇網絡會議於 2020 年 10 月 22 日舉行，會議內容包括擬建項目的概述、CEQA 流程的概述以及環境審查的項目時間表。公眾也可以在網絡會議期間提出問題和意見。會議結束後，Metro 已在網站上發佈項目範疇網絡會議之錄音。

總共收到 305 則針對 NOP 的評論，其中包括 8 則專業行政機構評論、20 則組織評論、226 則個人評論，在項目範疇網絡會議期間則收到 51 則評論。 此外，估計有 741

人造訪虛擬開放日，75 人參加項目範疇網絡會議。NOP 及其 46 天審查期內收到的公眾意見已蒐錄在《環境影響報告草案》的附錄 A 中。

NOP 包括擬建項目考慮的兩個潛在替代路線：Spring Street 替代路線和 Broadway 替代路線。在收到項目範疇過程中的回饋意見後，Broadway 替代路線現在被視為擬建項目之一。Spring Street 替代路線則在《環境影響報告草案》的第 4.0 節「替代路線」中進行了討論。

《環境影響報告草案》公眾審查期

在公共項目範疇期和 NOP 發佈之後，Metro 開始制定《環境影響報告草案》。Metro 於 2022 年 10 月 17 日發佈了擬建項目的《環境影響報告草案》，為期 60 天的公眾審查期將於 2022 年 12 月 16 日結束。 Metro 於 2022 年 11 月 15 日將公開審核期再延長 30 天，為期 90 天的公眾審核期將於 2023 年 1 月 17 日結束。 已按照 CEQA 的規定，以多種方式向各機構和利益相關方提供發佈《環境影響報告草案》、延長公眾審查期和公開會議的通知，詳細討論內容請參閱《最終環境影響報告》的「公眾宣傳報告」附錄 A。

Metro 在 90 天的《環境影響報告草案》公眾審查期之前、期間和之後總共召開了八次公開會議，其中包括在《環境影響報告草案》發布之前的兩次社區資訊會議。 在發佈《環境影響報告草案》供公眾審查後，Metro 舉辦了兩場資訊研討會（一場網絡會議和一場面對面會議）和四場公開聽證會（兩場網絡會議和兩場面對面會議）。 所有資訊研討會和公開聽證會均提供西班牙語、粵語和普通話口譯，根據要求提供一位台山話口譯員，最後兩場公開聽證會也提供台山話口譯。 Metro 也提供了英語、西班牙語、繁體中文和簡體中文資料，既在公開面對面會議上以印刷資料方式提供，也在 Metro 項目網頁和 SB 44 網站上以電子資料方式提供。

估計有 715[1] 名與會者參加了八場公開會議。在《環境影響報告草案》公開審查期間，Metro 透過美國郵件、電子郵件、語音信箱以及在四場公開聽證會中書面和/或口頭意見共收到了 1,132 條評論。

請參閱《最終環境影響報告》的附錄 A「公眾宣傳報告」，以了解《環境影響報告草案》公共審查期間的詳細討論。請參閱《最終環境影響報告》的「公開聽證會筆錄」附錄 B 和對《環境影響報告草案》的「公眾意見」附錄 C，以了解公眾審查期間收到關於《環境影響報告草案》的所有公眾意見之副本，以及第 6.0 節「對評論之回應」，獲取對收到的《環境影響報告草案》意見之答覆。

在發佈《最終環境影響報告》之前，Metro 舉辦了兩場《最終環境影響報告》發佈前公開會議，以提供擬建項目的最新消息，其中一場透過 Zoom 網絡研討會舉行，另一場在工程項目區域現場舉行。 項目資料和資訊在現場會議以及 Metro 網站上以英語、西班牙語、繁體中文和簡體中文提供。亦有英語、西班牙語、普通話、粵語和台山語的同步口譯。在完成《最終環境影響報告》和

[1] 與會者總數是依據 Zoom 網絡研討會的登入人數和面對面會議的簽到表來計算。 由於面對面會議的與會者不需要登入，因此現場估計數字可能無法反映面對面會議的實際與會者總數。

其它所需文件後，Metro 董事會可採納與擬建項目在實施緩解措施後，對環境影響相關的調查結果，批准《最終環境影響報告》以及其擬建項目。

1.3 項目目標

擬建項目的整體目的是透過空中纜車系統在洛杉磯聯合車站（LAUS）和道奇體育場（Dodger Stadium）之間提供直接的交通連接，沿著擬建路線和該地區快速發展的區域交通系統，連接洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）、伊利森公園（Elysian Park）和沿線社區來改善週邊社區的連通性。ART 系統是一種經證實、零排放、安全、可持續發展、高容量和高效的交通運輸方式，可作為可靠的便捷運輸系統以及全程交通連接服務。擬建項目將每天運作，為洛杉磯現有居民、上班族、公園使用者和遊客提供服務。

擬建項目之目標如下：

1. **為洛杉磯聯合車站（LAUS）和區域活動熱點的道奇體育場（Dodger Stadium）提供直接交通連接，擴大公共運輸使用者的交通選擇。**
2. **連接道奇體育場（Dodger Stadium）的 ART 系統能提供獨特的交通體驗，更能吸引新乘客使用 Metro 系統。**
3. **為到訪道奇體育場（Dodger Stadium）的遊客提供高效、高承載量和更快捷的替代交通工具，改善乘客體驗。**
4. **減少該地區的車輛數目，從而提高道奇體育場（Dodger Stadium）附近社區的安全性。**
5. **在比賽和特殊活動期間，減少道奇體育場（Dodger Stadium）內和周圍、鄰近社區、主要幹道和高速公路的車輛擠塞問題，進而減低與交通相關的污染和溫室氣體（GHG）排放。**
6. **增強人們與該地區公共交通樞紐洛杉磯聯合車站（LAUS）和道奇體育場（Dodger Stadium）的連結性。**
7. **沿途為乘客和道奇隊球迷提供洛杉磯地區獨有的風景，改善乘車體驗。**
8. **將世界頂級的空中交通運輸系統帶到洛杉磯地區。**
9. **為交通服務不足的區域（包括洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）和伊利森公園（Elysian Park））提供便捷的全程交通服務及行人通道，增強社區連通性。**
10. **提供乘客類似、實惠且方便的票價選擇機會。**
11. **將永續性和環保設計特徵融入擬建項目的選材、施工、營運和維修，能最大限度地減少項目對環境的影響。**
12. **ART 系統以零排放電力和備用電池運作，提供持續發展的交通運輸方式，減少溫室氣體排放，並改善空氣質素。**

13. 考慮現有和未來的相鄰土地用途，項目的路線將盡可能沿著公共通行權（ROW）和公有財產上發展，並減少對私人財產的上空權要求。

1.4 項目概覽

擬建的洛杉磯空中快速纜車項目將運用 ART 系統，連接洛杉磯聯合車站（LAUS）與道奇體育場（Dodger Stadium），包括一座位於洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）最南門入口處的中途站。該項目不但為前往道奇體育場（Dodger Stadium）的遊客提供 ART 的選擇，同時也提供了體育場及其周邊社區（包括唐人街（China town）、Mission Junction、伊利森公園（Elysian Park）和索拉諾群峽谷（Solano Canyon）和洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park））跟洛杉磯地區可達的區域運輸系統之接駁。空中纜車系統總長約 1.2 英里，由鋼纜、三座客運站、一座非客運樞紐站、塔柱和纜車廂組成。完成擬建項目後，其最大承載量為單程每小時約 5,000 人次，從洛杉磯聯合車站（LAUS）到道奇體育場（Dodger Stadium）的全程約為 7 分鐘。擬建項目將會優化行人設施，包括硬景觀設計和景觀美化的改善措施，以及洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）的便利設施。ART 系統能夠克服洛杉磯聯合車站（LAUS）和道奇體育場（Dodger Stadium）之間的坡度和高度問題，並在項目區域提供安全、零排放、環保和高容量的交通連接，在減低體育場周圍和鄰近街道、主要道路和高速公路交通擠塞時，亦能減少溫室氣體（GHG）排放。擬建項目將每天運作，為洛杉磯現有居民、上班族、公園使用者和遊客提供服務。

空中纜車運輸系統已在全球各地使用，（例如:在玻利維亞的拉巴斯（La Paz）和墨西哥的墨西哥城（Mexico City）），為都市居民提供便捷交通運輸服務。擬建項目將採用三纜可拆卸式纜車系統（也稱為"3S"）。[2]3S 纜車系統座艙可容納約 30 至 40 名乘客，比單纜系統載客量多，可實現更高的乘客運輸能力。與德國科布倫茨（Koblenz）、越南富國島（Phu Quoc）和法國圖盧茲（Toulouse）使用的系統類似，擬建項目預計將提供更平穩舒適的運作服務。

1.5 項目地點

擬建項目位於洛杉磯市中心的東北部。圖 1-1 顯示擬建項目的區域位置。該項目將以洛杉磯聯合車站（LAUS）和洛杉磯古城（El Pueblo）附近為起點，道奇體育場（Dodger

[2] 該系統的命名來自於德語單詞"seil"，英文翻譯為 「繩索」。因此，由於使用了三根繩索或鋼纜，三纜可拆卸式纜車系統被稱為「3S」系統。

Stadium）為終點，中途站位於洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）最南面入口處。一共包括三座客運站、一座非-客運樞紐和位於沿線不同地點的三座支撐鋼纜的塔柱。如圖 1-2 所示，擬建項目地點大致位於公共通行權（ROW）範圍內或公共財產上，先沿著 Alameda Street，然後沿 Spring Street 向東北方向繼續穿過唐人街（Chinatown）社區，直至洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）的最南面入口處。路線將繼續向東北方向伸延，穿過歷史公園西部邊緣和 Metro L 線（金線），到達 North Broadway 和 Bishops Road 的交匯點。該項目路線將在此轉向，並繼續沿 Bishops Road 向西北方向延伸，前往位於伊利森公園（Elysian Park）社區的道奇體育場（Dodger Stadium）為終點站。圖 1-2 概述擬建項目位置，圖 1-3 為擬建項目路線。

1.6 擬建項目路線及構成部分

擬建項目的「路線」包括空中懸掛鋼纜和纜車，沿著各個空中快速纜車線路的構成部分，從 Alameda 纜車站到 Dodger Stadium 纜車站。其路線及項目構成部分的位置、高度、寬度、尺寸和設計均為近似值，在最終設計期間可能會根據實施擬建項目所需的酌情權、審查和批准而略有修改。

路線將延伸約 1.2 英里，從 Alameda Street 的洛杉磯古城（El Pueblo）和洛杉磯聯合車站（LAUS）附近為起點。計劃中的 Alameda 纜車站將建在 Alameda Street 上，位於 Los Angeles Street 和 Cesar Chavez Avenue 之間，毗鄰 Placita de Dolores 公園和規劃中的洛杉磯聯合車站（LAUS）前庭改進項目。選擇 Alameda 纜車站位置的原因是因為它能充分利用公共通行權（ROW）和公有財產的擬議路線，並減少私人財產的上空權要求。另外，它的能見度高、臨近洛杉磯聯合車站（LAUS）和洛杉磯古城（El Pueblo），提供乘客安全便捷的徒步銜接和出入的公共空間。該地點也與洛杉磯聯合車站（LAUS）的 Metro 規劃兼容，包括計劃中的洛杉磯聯合車站（LAUS）前庭和廣場改進項目。其它考量因素包括盡量減少對歷史和考古資源的影響。

從 Alameda 纜車站開始，擬建項目路線將主要保持在公共通行權（ROW）範圍內及部分位於私人財產上空的公有財產，先沿著 Alameda Street 向北直至規劃中的 Alameda 塔柱，該塔將建在 Alameda 三角區（Alameda Street、North Main Street 和 Alhambra Street 之間）的部分城市公共通行權（ROW）。

其路線從 Alameda 塔柱繼續向北，沿 Alameda Street 穿過 Alpine Street。所規劃的 Alpine 塔柱將建在 Alameda Street 和 Alpine Street 拐角處的市政府土地上。在選擇塔柱位置的過程中，擬建項目優先考慮公共財產的使用、儘量減少私人土地徵收，並酌量擬建項目與現有鄰近土地和未來潛在土地用途的關係。塔柱位置的技術

考量還包括優化塔柱高度和盡量減少塔柱數量。此外，擬建項目將塔柱的彎曲度限制在兩度以內
。

從 Alpine 塔柱開始，擬建項目路線將沿著公共通行權（ROW），繼續在 Metro L 線（金線）延伸。Alameda Street 在 College Street 以北變為 Spring Street，規劃的路線大致沿著 Spring Street 往東北方向前進，直到到達洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）的最南面。規劃中的 Chinatown/State Park 纜車站會將部分建造在城市通行權（ROW）上，部分建造於洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）的範圍內。Chinatown/State Park 纜車站位置會將盡可能減少對洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）內的佔用面積。

該路線將穿過歷史公園的西部邊緣和 Metro L線（金線）。其纜車站的位置避開了鄰近的私人地產，同時保留由週邊社區通往交通運輸系統的半英里步道，包括公園、唐人街（Chinatown）、Mission Junction（包含 William Mead Homes）、洛杉磯河（Los Angeles River,）和 North Broadway。

擬建項目路線將繼續向北方向延伸，到達 North Broadway 和 Bishops Road 的交匯點。Broadway 樞紐站將位於 North Broadway 和 Bishops Road 交匯點的北邊角落位置（1201 North Broadway）。從 Broadway 樞紐站開始，擬建項目路線將主要沿著 Bishops Road 向西北方向行進，部分位於私人財產之上，穿過 SR-110 通往道奇體育場（Dodger Stadium）。擬 Stadium 塔柱將位於屬於私人財產的 Stadium Way 以北的山坡上，在通往道奇體育場（Dodger Stadium）的市中心大門入口道路和 SR-110 之間。該系統的北部終點站將設在道奇體育場（Dodger Stadium）的停車場內，擬建的 Dodger Stadium 纜車站將位於該處。

Alameda 纜車站

Alameda 纜車站將建在 Alameda Street，位於 Los Angeles Street 和 Cesar E. Chavez Avenue 之間，鄰近計劃中的洛杉磯聯合車站（LAUS）前庭和 Placita de Dolores 公園。纜車站長約 173 英尺，寬 109 英尺，最高點為 78 英尺，乘客乘車平台位於 Alameda Street 上方約 31 英尺。在 Placita de Dolores 公園以北的平面上將引入垂直通道設施（即電梯、自動扶梯、樓梯）的行人步道，亦作為通往車站的排隊等候區，該廣場位於規劃中的洛杉磯古城（El Pueblo）新步行廣場，為目前為洛杉磯古城（El Pueblo）的停車場和裝卸區。在東面，垂直通道設施將從計劃中的洛杉磯聯合車站（LAUS）前庭引入地面。垂直通道設施的安裝可能包括移除約 12 棵樹、拆除洛杉磯古城（El Pueblo）的停車場和裝卸區，並會進行景觀美化和硬質景觀設計。

Alameda 塔柱

Alameda 塔柱將設於 Alameda 三角區，其三角區為 Alameda Street、North Main Street 和 Alhambra Avenue 之間的城市公共通行權（ROW），由小型綠地組成，兩側皆為道路。Alameda 塔柱高 195 英尺，鋼纜懸掛於離-地面 175 英尺的高度。該塔柱需要移除約 10 棵樹木和植物。而塔柱的建置將包括重複使用和整合位於 Alameda 三角區的現有路面磚，以及對 Alameda 三角區的景觀美化和硬質景觀設計進行優化。

Alpine 塔柱

Alpine 塔柱將設於 Alameda Street 和 Alpine Street 的東北角，臨近 Metro L 線（金線），位於城市公共通行權（ROW）上，目前用作非公共市政府車輛停車場。Alpine 塔柱的最高點為 195 英尺，鋼纜懸掛於離地 175 英尺的高度。其塔底附近將進行景觀美化和硬質景觀設計。

Chinatown/State Park 纜車站

Chinatown/State Park 纜車站將位於洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）最南端的 Spring Street 附近。該纜車站的南部部分將設於城市公共通行權（ROW）範圍內，而車站的北部將整合到洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）的南部邊界。車站總長約 200 英尺，寬 80 英尺，最高點為 98 英尺，乘客登車月台離地面約 50 英尺高。乘客可在夾樓層使用電梯和樓梯進入登車平台。從地面的電梯和樓梯可通往 27 英尺高的夾層，排隊區的坡道可通往離-地面 50 英尺高的登車平台，共由三樓層組成。

Chinatown/State Park 纜車站將建造公園設施，包括約 740 平方英尺的營業場所、770 平方英尺的公廁設施、以及連接營業場所和公廁設施的 220 平方英尺有頂走道。此外，該車站亦是交通樞紐，乘客可以在此使用全程多模式交通選項，例如: 單車共享計劃。行人出入車站的設施改善可能包括 Metro L 線（金線）站和 Chinatown/State Park 纜車站之間的行人道改建，其改建亦符合 Connect US 的行動計劃，包括景觀美化和硬質景觀設計、遮陽結構和座椅，以及支持未來洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）單車和人行天橋的興建。雖然 Chinatown/State Park 纜車站將需要移除約 30 棵樹木和植物，但它將進行景觀美化和硬質景觀設計，包括花崗岩地磚的整合。而在上空權規定下，洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）內約 51 棵樹將需要移除，但擬建項目已規劃將種植新樹取代。Chinatown/State Park 纜車站將為乘客提供前往唐人街（Chinatown）、洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）以及附近社區和土地用途的步道，包括 Mission Junction 社區，其中包括 William Mead Homes 公共住宅區。

Broadway 樞紐站

Broadway 樞紐站是一個非-客運樞紐站，將位於 North Broadway 和 Bishops Road 的交匯點。該樞紐站將主要位於私有財產上，一部分的樞紐站和高架鋼纜基礎設施外懸，並高出公共通行權（ROW）。位於 1201 N. Broadway 的現有商業大廈將會被拆除。Broadway 樞紐站長約 227 英尺，寬 60 英尺，最高點為 98 英尺，平台距地面約 50 英尺的高度。垂直通道設施（即電梯和樓梯）將安裝在樞紐站的西北側，供工作人員和維護人員出入平台。Broadway 樞紐站需要移除約 25 棵樹木和植物。

Stadium 塔柱

Stadium 塔柱將位於市中心大門和 SR-110 之間的 Stadium Way 以北的山坡私有財產上，塔柱高 179 英尺，鋼纜懸掛離地面 159 英尺的高度。建造該塔柱將移除約 10 棵樹木和植物，但會在塔樓底部附近進行景觀美化。塔柱周圍的消防緩衝區需要移除約 45 棵重要的樹木和植物。

Dodger Stadium 纜車站

Dodger Stadium 纜車站將設置於道奇體育場（Dodger Stadium）土地的東南部，臨近市中心大門。車站大約長 194 英尺，寬 80 英尺，最高點為 74 英尺的高度。該站的車廂將在地面登車平台進站和離站，乘客排隊區域也在地面層。其平台下方設有地下區域，用於停放和維修車廂，以及員工休息室、儲物櫃和零件儲存區。纜車廂將通過車廂電梯，在車站月台和地下區域之間調動。自動停車和控制將管理儲存車廂或將其恢復使用的過程。在停止運作時，車廂將被送回，並存放在 Dodger Stadium 纜車站。

站內設有供乘客使用的洗手間。Dodger Stadium 纜車站將包括通往道奇體育場（Dodger Stadium）的人行步道，並有景觀美化與硬質景觀設計以及座椅。

車站將建置於體育場附近現有停車場的一部分。擬建項目將提供交通樞紐，在比賽日期間之外，乘客將能夠使用全程多模式交通選項（例如單車共享計劃和單車儲物櫃），進入伊利森公園（Elysian Park）和其它附近的街區，包括索拉諾群峽谷（Solano Canyon）。工程主辦單位將與洛杉磯道奇隊協調維護體育場和周圍地面停車場的安全。

Dodger Stadium 纜車站的建置將需要拆除停車場，以及移除大約 33 棵樹木和植物，但將會進行景觀美化。

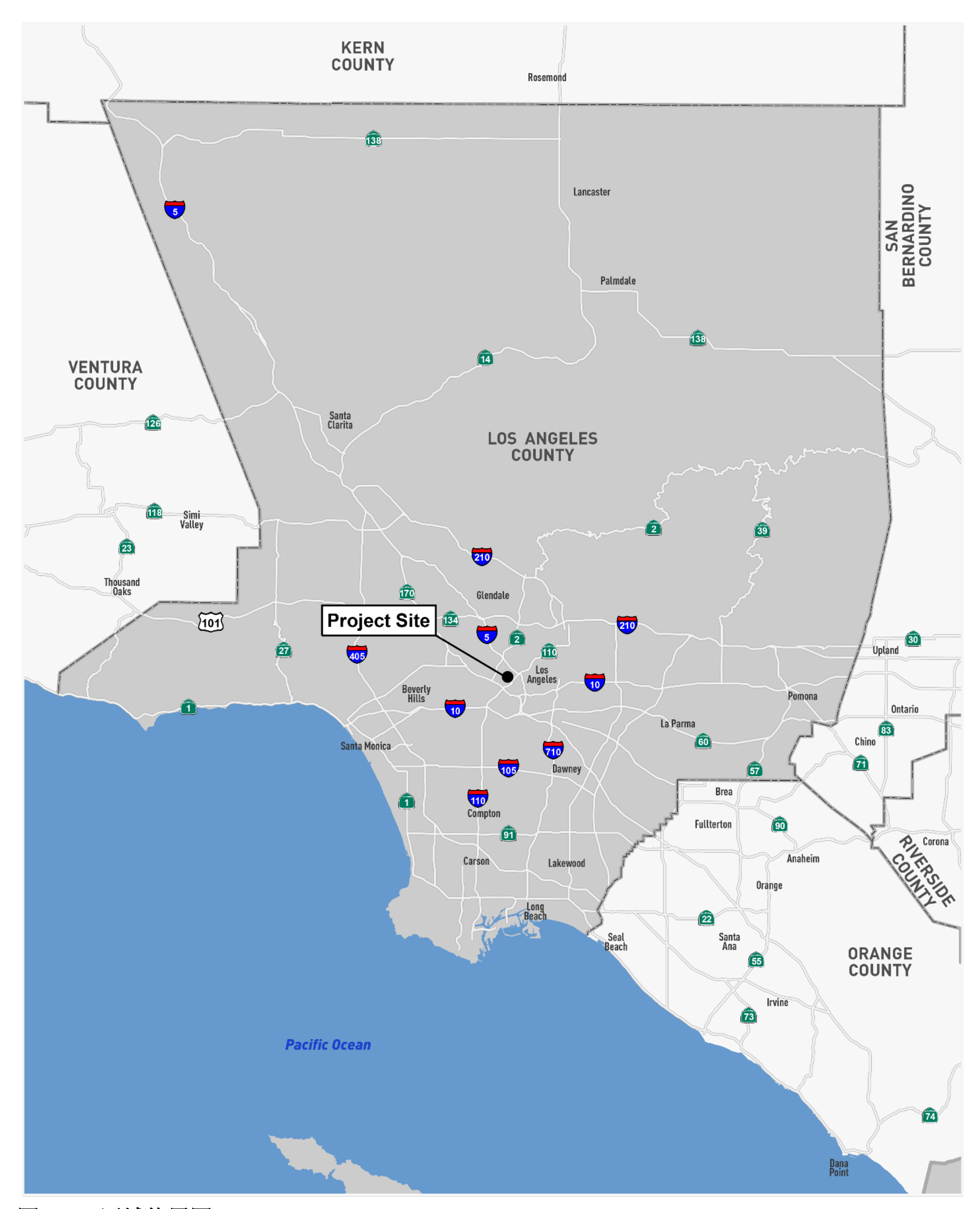

KERN COUNTY
Rosemond
Lancaster
SAN BERNARDINO COUNTY
Palmdale
VENTURA COUNTY
Santa Clarita
LOS ANGELES COUNTY
Simi Valley
Thousand Oaks
Glendale
Project Site
Los Angeles
Beverly Hills
Upland
Pomona
Ontario
La Parma
Chino
Santa Monica
Dawney
Brea
Compton
Fullterton
Corona
RIVERSIDE COUNTY
Anaheim
Carson
Lakewood
Orange
Long Beach
Seal Beach
Santa Ana
ORANGE COUNTY
Irvine
Pacific Ocean
Dana Point

圖 1-1：區域位置圖

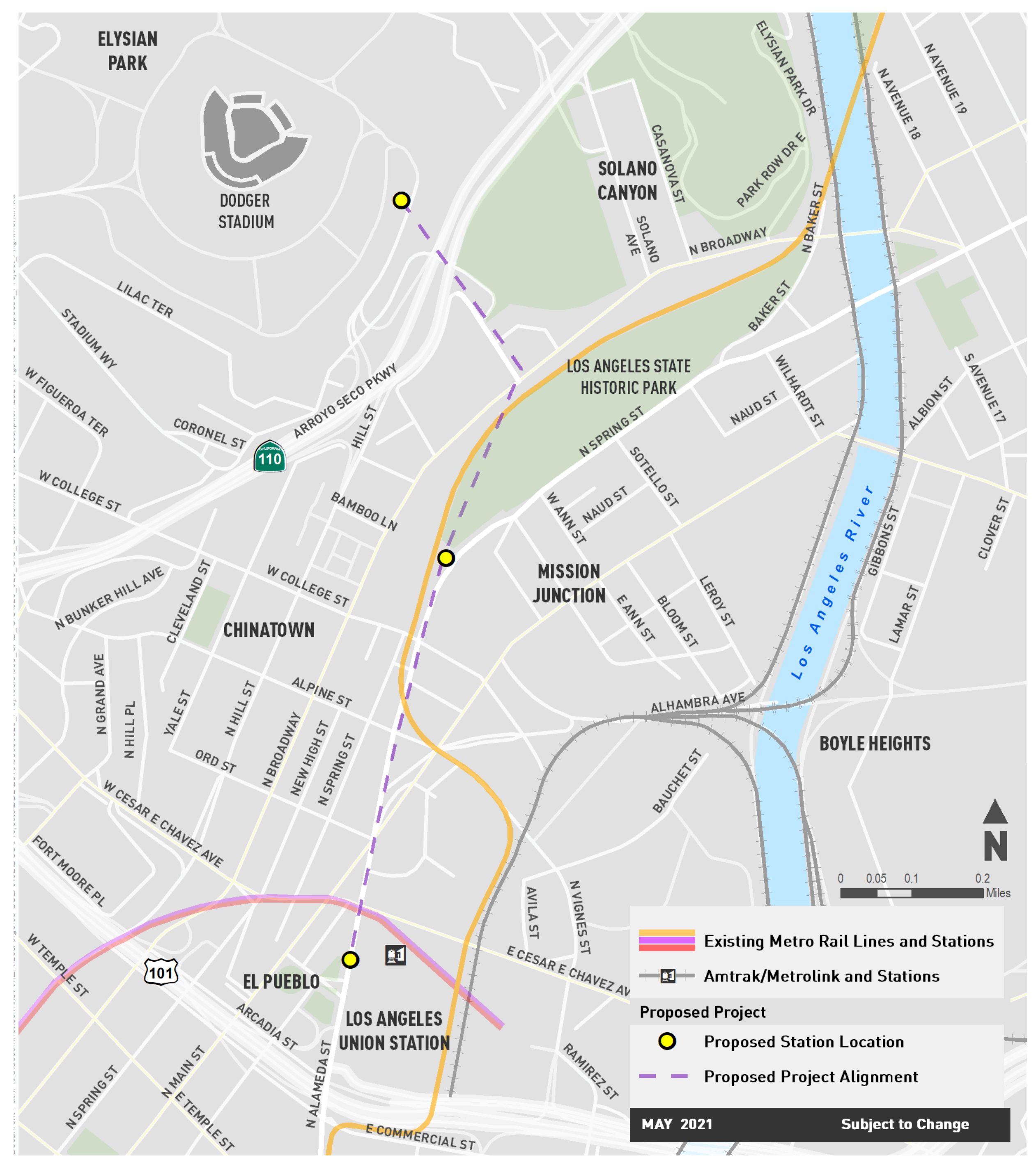

ELYSIAN PARK
DODGER STADIUM
SOLANO CANYON
LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK
MISSION JUNCTION
CHINATOWN
BOYLE HEIGHTS
EL PUEBLO
LOS ANGELES UNION STATION
Los Angeles River
Existing Metro Rail Lines and Stations
Amtrak/Metrolink and Stations
Proposed Project
Proposed Station Location
Proposed Project Alignment
MAY 2021
Subject to Change
0 0.05 0.1 0.2 Miles
N

圖 1-2：擬建項目地點

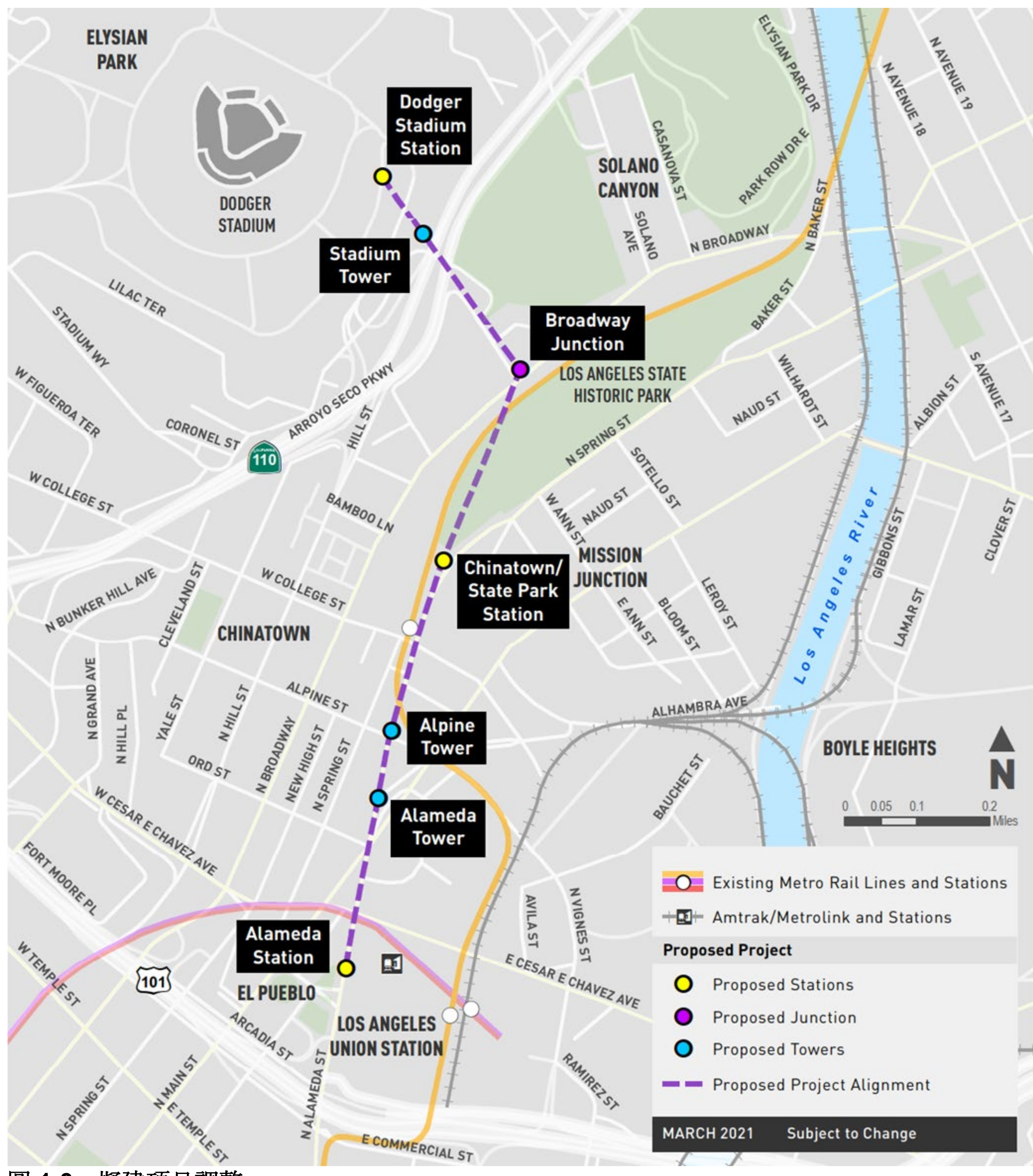

ELYSIAN PARK
DODGER STADIUM
Dodger Stadium Station
Stadium Tower
Broadway Junction
LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK
SOLANO CANYON
Chinatown/ State Park Station
MISSION JUNCTION
CHINATOWN
Alpine Tower
Alameda Tower
Alameda Station
EL PUEBLO
LOS ANGELES UNION STATION
BOYLE HEIGHTS
Los Angeles River
N
0 0.05 0.1 0.2 Miles
Existing Metro Rail Lines and Stations
Amtrak/Metrolink and Stations
Proposed Project
Proposed Stations
Proposed Junction
Proposed Towers
Proposed Project Alignment
MARCH 2021 Subject to Change

圖 1-3：擬建項目調整

1.7 系統營運

典型營運物流

在運作期間，車廂將在 Alameda 纜車站和 Dodger Stadium 纜車站之間連續循環行駛。車廂將以大約每秒一英尺（每小時不到一英里）的速度通過各個客運站，以便乘客上下車。車廂可暫停，供有需要的乘客進出纜車。在車門將在通過乘車區後關閉，車廂將加速以跟上牽引繩的線速度，然後重新連接至運輸牽引繩。

在 Alameda 纜車站，到達的車廂（南行）將減速，車門將打開讓乘客下車。車廂將在車站內進行迴轉，然後再通過乘車區（北行乘客）、承載乘客、關閉車門，然後加速重新連接到牽引繩上。

在 Chinatown/State Park 纜車站，車廂會脫離繩索並減速到站內速度。由於該車站將提供乘客進出，車廂將減速至每秒約一英尺（每小時不到一英里），並且開啟車門。通過乘車區域後，車門將關閉，纜車將加速跟上線速度，然後重新連接到牽引繩。

在不建議乘客上下車廂的 Broadway 樞紐站，車廂將與牽引繩分離，減速至大約每小時六英里的速度並稍做轉彎以遵循路線，然後重新加速並連接到牽引繩。Alameda 纜車站至 Broadway 樞紐站以及 Broadway 樞紐站至 Dodger Stadium 纜車站系統將會與 Broadway 樞紐站匯合。當車廂與樞紐站的牽引繩分離時，乘客不會察覺到車廂的牽引繩已移動到另一根牽引繩。

纜車在到達 Dodger Stadium 纜車站時會減慢速度，車門會開啟讓乘客下車。由於 Dodger Stadium 纜車站將是終點站，因此車廂將在車站內進行調頭迴轉，然後再通過乘車區（南行乘客）、承載乘客、關閉車門，然後加速重新連接到牽引繩上。如上所述，纜車將在全自動控制下進入、穿過和離開車站。擬建項目的運營將需要大約 20 名工作人員。車站工作人員將駐紮在每個車站內皆有車站服務員駐守，以確保乘客安全上下車或在必要時暫停運作。工作人員還將提供客戶互動和狀況觀察；如果乘客需要特殊協助，工作人員可以進一步減緩車廂速度或暫停車廂。一名操作員將坐在控制室中並監視螢幕，螢幕上將顯示每個車廂和車站的活動以及系統控制。

排隊等候及售票/檢票

在每個車站內、或在需要時在車站旁邊設置有排隊等候區，為等候進站的乘客提供一個聚集處，防止乘客擠塞在車站附近的行人道。Alameda 纜車站排隊等候區將設立在 Alameda Street 東側規劃的洛杉磯聯合車站（LAUS）前庭，在 Alameda Street 西側排隊等候區將在 Placita de Dolores 公園以北的洛杉磯古城（El Pueblo）擬建新步行廣場。Chinatown/State Park

纜車站的排隊等候區將設在夾樓層和乘車月台。Dodger Stadium 纜車站的排隊等候區將設在鄰近車站北側的指定排隊等候區。

擬建項目的售票將使用晶片卡片系統或電子售票，乘客可以購買並存入個人行動裝置中。使用這些類型的技術將允許在車站進行非接觸式檢票。乘客可以在進入月台前預先購買車票，並使用讀卡器/掃描儀驗票。

路標和廣告看板

與其它含標誌的交通項目類似，擬建項目將提供乘客尋路標牌，包括有關交通連接的資訊和其它協助交通工具使用的重要資料。該項目的私人資金預計將獲得冠名權和贊助收入，此類贊助商將在項目廣告牌中獲得認可，其設計必須符合適用的 Metro、市政府和州政府批准規定。此類廣告看板可能包括標識和其它靜態廣告牌、電子數位螢幕和/或可更改訊息 LED 看板，包括交通資訊和其它內容，其中可能包括外部廣告，其收益可用於支援交通系統的成本和營運。數位看板僅限於 Alameda 纜車站和 Dodger Stadium 纜車站。廣告看板將在建築上整合至空中快速纜車系統的設計中，包括車站、樞紐站、塔柱和車廂。而車廂外部不建議設置數位看板，但建議採用靜態、不發光的冠名權廣告看板。此外，將根據需要在擬建項目附近和整個項目中設立方向指示牌和行人指示牌，以方便通行和安全，包括沿 Metro L 線（金線）站之間的行人道優化以及站和道奇體育場（Dodger Stadium）之間的行人連接步道。項目指示牌將使用低亮度外部照明、內部照明或背景光。外部照明將直接照射在指示牌上，以減少場外眩光。路標和廣告看板將符合《洛杉磯市法規》（LAMC）的所有適用要求，根據該法規，照明強度將降至最低，以避免對鄰近住宅物業造成負面影響。

燈光照明

項目照明包括用於車站、樞紐站、塔柱、車廂內部、垂直流動設施以及售票、檢票和排隊區域附近和內部的低度照明，以達到安全和導向之目的。此外，車站、樞紐站和塔柱將安裝低度照明，以強調指示牌、建築特徵、景觀美化、鄰近的步行廣場、Chinatown/State Park 纜車站交通要道以及潛在的 Dodger Stadium 纜車站交通要道。在高架車站和樞紐站下方也將提供照明。改善行人通道的照明，包括 Metro L 線（金線）站之間的行人改善措施以及 Dodger Stadium 纜車站和體育場之間的行人連接步道，其改善包括提供安全和導向的新桿燈，以及凸顯標誌和景觀美化的低度照明。

照明將是低度，並主要整合在建築特色中。外部照明將加上燈罩或照向需要照明的區域，以限制溢出到鄰近物業和站外使用，並符合所有適用的《洛杉磯市法規》（LAMC）照明標準。

維修

擬建項目將需系統運營商進行例行檢修。每天都會對整個系統進行觀察，將其作為啟動程序的一部分。

例行檢修一般在夜間或其它預先安排的停運時間進行。車廂及其相關的纜掣和吊架將在 Dodger Stadium 纜車站的維修場進行維修。維修技師將使用工作運輸廂，以方便在塔柱設施上作業。年度檢修可能需要在塔柱位置使用起重機，包括可能需要臨時關閉道路。

繩索維修時間表將透過系統設計和定期監測相結合來確定。牽引繩大約每 5 至 10 年需要更換一次。更換將需要拉一條新的牽引繩，最長可能需要兩個星期的時間來完成。

該系統將定期接受加州職業安全衛生署（Cal/OSHA）的正式測試,和達到適當的索道標準規定。這種正式測試應當至少每 7 年進行一次, 以達到安全標準。預計在正式測試期間，該系統將停運長達 2 天。

後備電源將由位於每座車站、塔柱以及非乘客樞紐站的儲能電池提供。電池儲存系統將定期進行測試，並提供備用電源，以便在電網發生故障時能，夠讓索道系統裡的乘客下車。

安全系統和輔助要素

擬建項目旨在減少設備問題造成的營運中斷，這些問題通常是可預測和避免的。該項目將著重在透過預防性維護和包括充足備用設備來避免此類問題。

在穩健化設計以及定期和預防性維修計劃下，可以大幅度減少設備問題造成的營運中斷。穩健化設計是一種在設計要求確定後，將額外的設計因素納入系統中的方法。其它現代城市空中快速交通系統的資訊以及該系統的運行歷史將被納入安排預防性和定期維修的考量中。結合其它系統的經驗與該系統運行的歷史資料，將提供不斷進化的穩健化維修計劃。該文件將反映每日、每週、每月和年度作業。日常作業主要集中在公共營運之前進行檢查以驗證組件的正常運作。長期作業通常著重於維修、更換或重建構成部分。設備供應商需要提供維修建議，包括檢查程序和預定作業。負責監管加州客運索道系統的機構 Cal/OSHA 要求遵守這些建議。

為了解決可能中斷操作的潛在機械問題之可能性，系統將設計和實施充足備用條件。充足備用條件的例子包括安裝兩個獨立發動機，這樣如果主發動機發生故障，第二部發動機將用於從系統中卸載乘客。其它充足備用條件可能包括牽引纜滑輪、制動器和傳送帶等零件。

緊急應變計劃

安全和緊急程序將分為兩種類型：個人事件和設備事件。擬建項目旨在減少任何類型事件造成的服務中斷。

對於個人事件，例如醫療狀況，操作員將能夠聯絡當地安全部門、執法部門或其它緊急應變機構。除了每個車站的工作人員之外，該系統還將包括每個車站和車廂的視像監控和聲音通訊。這些功能將允許控制室操作員在旅途中的任何時刻都能看到乘客並與乘客溝通。

在車站，監視系統還可以作為設備監控。透過從控制室觀察操作，設備監控可以更快解決任何系統警報或故障，並可以協助識別計劃外的維修需求。塔柱視像監控主要用於設備監控和調查分析。

緊急應變計劃將作為擬建項目的一部分，其中包括與營運商、系統供應商和地方當局（例如 LAFD 和
LAPD）共同制定的緊急應變協議和安全程序。該計劃將考慮多種情況，並針對這些情況確定預設的操作反應。此外，該計劃還將包括與地方當局的溝通協議，以進行進一步的指導和協調。

該計劃還將解決不太可能發生的情況，即系統在車站無法正常移動及卸載乘客。

系統構成部分將配置安全功能，以確保系統安全。車站的大門和入口將在夜間上鎖，並配置安全設施，以防止未經授權人士的進入。塔柱並無公眾進入的大門或入口，未經授權的人員也無法進入。塔柱底部的維修門將始終處於上鎖狀態，並且只有授權人員才能進入。該系統構成部分將配置監控攝影機，以監控車站、樞紐站、塔柱和每個車廂的狀態。

電力需求

運營電力需求可分為兩類：正常運營和緊急運營。擬建項目的電力需求將由洛杉磯市水電部（City of Los Angeles Department of Water and Power，LADWP）的綠色能源計劃（Green Power Program）供應，透過其電網相連，將為包括運行纜車系統和非纜車系統的電力系統構成部分（即燈光、通風、自動扶梯、電梯）提供電力。在運營達到上限時，估計總共需要大約 2.5 兆瓦的電力。

緊急運營的電力需求包括在電網故障的情況下運營所需的電力。擬建項目將包括在每個車站、塔柱和樞紐站安裝備用電池存儲，以提供備用電源，在電網發生故障時讓乘客能夠下車。系統卸載乘客所需的總備用功率為 1.4 兆瓦。

永續發展特點

擬建項目將為道奇體育場（Dodger Stadium）的訪客提供一個可持續發展、高容量、零排放的空中快速纜車選擇，同時也為體育場、周邊社區和聯合車站的區域交通系統之間提供通道。空中快速纜車技術十分安靜，擬建項目將減少車輛行駛里程（VMT）和堵塞問題，從而減少溫室氣體排放並改善空氣品質。

擬建項目的車站、樞紐站、塔柱和纜車廂將在可行的情況下包括節能、永續發展、節水、高效廢物處理以及適應功能的特點。而纜車站和樞紐站為露天建築設計，使其可以採用被動式通風策略，並提供直接接觸室外空氣和自然光的機會，同時也提供足夠的遮陽保護。車廂將進行空氣流通，為乘客提高空氣品質。

車站和塔柱的設計目的和結構策略也提供了材料的效率。將鋼板塔的形式設計成「整體式」結構，當中的結構、形式和飾面都成一致。車站、樞紐站和塔柱的材料將盡可能地從當地採購，並以使用可回收材料為優先考量。 淺色調的裝飾材料也將有助於大幅度地減少熱島效應問題。

擬建項目的設計將符合所有適用的州和地方法規，包括洛杉磯市綠色建築（City of Los Angeles Green Building）和低影響開發條例（Low-Impact Development （LID） Ordinances）。

營建工程

擬議項目的建設預計最早將於 2024 年開始，工程期大約為 25 個月，包括營建工程、鋼纜安裝和系統測試。環境影響分析的詳細營建工程序包括在《環境影響報告草案》的附錄 B「營建工程假設」中。下文提供了營建工程作業的摘要。項目構成部分的營建工程進度可能部分重疊，特別是因為施工將在幾個不同的地點進行。

公用設施遷移將在擬建項目構成要施工之前進行，並將直接與其供應商協調。公用設施遷移後，將開始進行營建工程。有關公用設施搬遷的詳細資料已納入《環境影響報告草案》的附錄 B「營建工程假設」中。

在工程期間，道奇體育場（Dodger Stadium）的部分停車場將暫時關閉，以方便纜車站的建設，以及整個工程施工、拖車、停放/集結區的運作，和供工程人員停車。

多個項目組成部分的營建工程將同時進行，同時考慮可用材料、工作人員可用性以及道路封閉的協調。以下表 1-1 包括完成每個擬建項目構成部分施工的預計工期、鑽孔樁的最大深度、最大開挖深度、開挖量以及挖出廢料（土壤和拆除碎片）之數量。

表格 1-1：擬建工程詳情

構成部分	營建工程期	最大施工面積	鑽孔樁最大深度	最大開挖深度	開挖量	挖出廢料之體積
Alameda 纜車站	17 個月	55,600 平方英尺	125 英尺	10 英尺	2,728 立方碼	2,295 立方碼
Alameda 塔柱	12 個月	40,600 平方英尺	120 英尺	10 英尺	2,850 立方碼	2,292 立方碼
Alpine 塔柱	11 個月	38,700 平方英尺	120 英尺	10 英尺	3,606 立方碼	2,887 立方碼
Chinatown/State Park 纜車站	19 個月	69,000 平方英尺	80 英尺	10 英尺	6,267 立方碼	4,567 立方碼
Broadway 樞紐站	19 個月	65,000 平方英尺	120 英尺	7 英尺	6,407 立方碼	5,379 立方碼
Stadium 塔柱	12 個月	23,500 平方英尺	120 英尺	7 英尺	1,286 立方碼	1,202 立方碼
Dodger Stadium 纜車站	20 個月	142,600 平方英尺	55 英尺	42 英尺	44,313 立方碼	44,001 立方碼

營建工程完成後，將安裝纜車鋼纜，然後進行系統測試和檢查。

工作時間可能會在特殊情況和限制下有所不同，但預計將與市政府允許的施工時間（週一至週五上午 7:00 至晚上 9:00）保持一致。週六及國定假日上午 8:00 至下午 6:00。任何不在預算的延長施工時間和周日假期中施工作業，都需由洛杉磯市警察委員會（City of Los Angeles Board of Police Commissioners）批准。

營建工程期間將預期車道封閉，在部分施工階段每天 24
小時封閉車道，而部分施工階段每天將交替車道封閉約 10
小時，其道路將在非施工時間每天開放約 14
小時。在非施工時間，交替車道封閉路段將於可行的範圍內，在工程施工地點放置鋼板，以允許車輛和行人流通。封閉時間因營建工程地點和施工階段而異。擬建項目將執行營建工程交通管理計劃，其中包括設立替代路線，並確保在所有營建工程作業中保持緊急通道。

1.8 所需的許可證和核准

項目環境影響報告將根據項目所需的各項潛在酌情授權、審查和批准提供環境許可，可能包括但不限於以下內容：

加州交通局 （California Department of Transportation， Caltrans）

1. 根據《加州街道和公路法》（California Streets and Highways Code）第 660 條，Caltrans 透過佔用許可證和/或其它協議、授權表格或批准在州交通系統內/上空出入、建設和/或營運該項目的路權。

加州州立公園 （California State Parks， CSP）

2. 加州公園和康樂部（California Department of Parks and Recreation）確定的該項目必要核准，可能包括但不限於：
    a. 根據《政府法規》（Government Code）第 14666 條，地役權和/或空中通行權，用於在洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）內/上空建造和營運該項目。
    b. 根據《公共資源法》（Public Resources Code）第 5003.17 條、租賃或其它協議，在洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）內/上方建造和營運該項目。
    c. 根據《公共資源法》（Public Resources Code）第 5003 條和《政府法規》（Government Code）第 14666 條，有權在洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）內/上空建造該項目。
    d. 根據《公共資源法》（Public Resources Code）第 5002.2 條，洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）總體規劃修正案。

加州職業安全與衛生處（California Division of Occupational Safety and Health, Cal/OSHA）

3. 根據《加州法規》（California Code of Regulations）第 8 章第 3150 至 3191 條，獲得遊樂設施及纜車事業部（Amusement Ride & Tramway Division）的批准，包括營建工程證書。

洛杉磯縣大都會交通局（Los Angeles County Metropolitan Transportation Agency, Metro）

4. Metro 確定的項目所需之批准，可能包括但不限於以下內容：

   a. 根據《公用設施法》（Public Utilities Code）第 130252 條，提交、審查和批准項目設計、營建工程和實施的擬建項目。

   b. 根據《公用設施法》（Public Utilities Code）第 130521 條和《民法》（Civil Code）第 801 條，地役權或其它協議或批准，授權在洛杉磯聯合車站（LAUS）的部分範圍內建設和營運該項目。

   c. 根據《公用設施》（Public Utilities Code）第 130521 條，佔用許可證或其它協議或批准，授權在任何 Metro L 線（金線）路權內建設和營運該項目。

洛杉磯市政府（City of Los Angeles）

5. 市政府確定該項目所需的批准可能包括但不限於以下：

   a. 根據《憲章》（Charter）第 390 條和《洛杉磯行政法》（Los Angeles Administrative Code）第 13.4 條，在適用的範圍內，由公共工程部（Department of Public Works）、工程局（Bureau of Engineering）和交通部（Department of Transportation）處理在「洛杉磯市的任何街道、高速公路或其它地方之上空、下方、沿線」的特許經營協議。

   b. 根據《洛杉磯行政法》（Los Angeles Administrative Code）第 22.109 條，在適用的情況下，文化事務委員會（Cultural Affairs Commission）批准位於公共通行權內的項目構成部分之設計。

   c. 在適用的情況下，由城市規劃部（Department of City Planning）處理的批准，可能包括但不限於以下內容：

      i. 根據《洛杉磯市法規》（LAMC）第 11.5.7 節，制定具體計劃，以確保項目設計標準、限制和操作措施的一致應用。

      ii. 根據《洛杉磯市法規》（LAMC）第 13.11 和 12.32.S 節，「SN」Sign District 在工程現場制定一套全面的標誌法規，以允許標誌符合適用的市政府要求。

      iii. 根據《洛杉磯市法規》（LAMC）第 12.24.M 條，現有 1960 年道奇體育場（Dodger Stadium）條件使用許可證（Conditional Use Permit，CUP）下的計畫批准，允許其塔柱和纜車站的工程。CUP 條件 4 規定合作「設計前往體育場的公共交通服務，該服務將足夠有效地鼓勵乘客使用，從而減少前往體育場活動的私家車數量」。

iv. 河流治理區域的授予允許 Alameda 纜車站、Alameda 塔柱和 Alpine 塔柱之設置。

v. Cornfield Arroyo Seco Specific Plan 的授予，允許 Chinatown/State Park 纜車站的建置。

d. 根據《政府法規》（Government Code）第 65864 條至第 65869.5 條，工程主辦單位與洛杉磯市政府簽訂定為期 20 年的開發協議。

可能或將需要其它酌情和部級許可、批准、協商和協調，包括但不限於臨時道路封閉許可證、建築物拆除許可證、整地許可證、開挖許可證、考古許可證、佔用許可證、建築許可證、排水許可證、防洪許可證、噪音變異許可、工作時間變更許可、替代路線許可、標誌許可證、任何營運協議、與州歷史保護官員和其它機構協商，以及與水源和/或能源基礎設施或緊急通道相關的任何適用的許可證或批准。

1.9 項目成本和資金

本《最終環境影響報告》第 4.0 節「成本和融資」提供了有關擬建項目的資本、營運和維修成本以及計劃資金來源的詳細資料。

擬建項目的資本成本是以概念工程圖估算。如有進一步技術改進和批准過程中替代設計的潛在選擇，可能會影響資本成本。資本成本估計為 $3.85 億至 $5 億元。擬建項目的營建工程採用根據項目勞工協議的現行工資。

根據建議的服務標準，擬建項目營運和維修成本預計約為每年 $800 萬至 $1000 萬元（包括資本儲備金）。建議從項目收入中全額支付營運和維修費用。營運和維修成本採用現行工資。這些成本以 2021 年的幣值估算。

擬建項目的主要資金來源將是由擬建項目收入提供的私募債券融資。可用於債券的收入扣除上一節中提到的營運和維修成本。擬建項目的主要收入來源是票價收入和冠名權贊助收入，然後扣除營運成本。該項目的債券融資假定擬建項目具有獨立信用評級。 擬議項目不尋求 Metro 的資金輔助。目前尚未尋求或承諾任何州或地方資源。

1.10 重大和不可避免的環境影響

根據《環境影響報告草案》第 3.0 節「環境影響分析」中的說明，擬建項目將產生重大且不可避免的影響如下：

噪音和震動：

- **營建工程噪音** - 施工作業的項目標準和漸增的噪音對噪音敏感受體之影響。
- **營建工程震動** - 項目標準和累積困擾人類的振動對鄰近的敏感受體的之影響。

擬建項目不會造成任何重大及不可避免的營運影響。《環境影響報告草案》第 3.0 節「環境影響分析」提供了詳細說明。

1.11 減少重大影響的替代路線

CEQA 指南第 15126.6（a）條要求環境影響報告「描述項目或項目位置的一系列合理替代路線之範圍，其將切實實現項目的大部分基本目標，但會避免或大量減少任何該項目的重大影響，並評估替代路線的相對優點。」
指南中強調，項目替代路線的選擇應主要基於減少與擬建項目相關的重大影響之能力，「即使這些替代路線會在一定程度上阻礙項目目標的實現或更高成本。」
該指南進一步指出，替代方案的範圍應遵循“合理規則”，以便僅分析允許合理選擇所必需的替代方案。根據對這些路線的分析，確定了一項使環境優越的替代路線。請參閱《環境影響報告草案》第 4.0 節「替代路線」，以了解擬建項目替代更高的商討。

無項目替代路線

根據 CEQA 指南，無項目替代路線假設在項目工程範圍內不會有新的開發項目。CEQA 指南第 15126.6（e）（3）（B）條規定，「在某些情況下，無項目替代路線意味著『不建設』，其中維持現有環境設置。」
因此，就本分析之目的而言，無項目替代路線假定擬建項目不會發生在項目工程範圍內。這將導致上述社區之間沒有 ART 連接。此外，VMT 和車輛擁塞狀況無法解決，溫室氣體排放量亦不會降低，空氣品質也得不到改善。工程地點的現有用途將按照現有狀態繼續使用。

Spring Street 替代路線

與該項目類似，Spring Street 替代路線將為道奇體育場（Dodger Stadium）的遊客提供 ART 選項，同時將成為體育場、週邊社區和 LAUS 區域交通系統之間的連貫通道。將包括三個車站、一個非客運樞紐站和位於沿線不同地點的四座支撐鋼纜的塔柱。Spring Street 替代路線將包括與擬建項目相同的以下構成部分：Alameda 纜車站、Alameda 塔柱、Alpine 塔柱、Stadium 塔柱和 Dodger Stadium 纜車站。除此之外，Spring Street 替代路線還將包括以下路線所獨有的構成部分：Spring Street 樞紐站、State Historic Park 纜車站和 Bishops 塔柱。

Spring Street 替代路線起站將設立在洛杉磯聯合車站（LAUS）和洛杉磯古城 (El Pueblo) 附近，延伸約 1.3 英里至道奇體育場（Dodger Stadium）。該替代路線從洛杉磯古城（El Pueblo）和洛杉磯聯合車站（LAUS）附近開始，位於擬建的 Alameda 纜車站的 Alameda Street 上，與擬建項目保持一致。從 Alameda 纜車站開始，Spring Street 替代路線將遵循與擬建項目相同的路線，主要保持在公共通行權 (ROW) 上方。Spring Street 替代路線將沿著 Alameda Street 向北延伸，穿過 Alpine Street,（擬議的 Alpine 塔柱將在此建造），並將沿著公共通行權（ROW）繼續沿著 Metro L 線（金線）延伸。該路線將繼續越過 College Street，到達洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）的最南端，擬建的 Spring Street 樞紐站將在該處建造。從 Spring Street 交匯點，擬定路線將繼續延伸至洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）內擬建的 State Historic Park 纜車站。在此位置，Spring Street

替代路線將轉向西北，越過洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）和 Metro L 線（金線）至 Bishops 塔柱。從 Bishops 塔柱出發，Spring Street 替代路線將穿過 SR-110 到達擬建的 Stadium 塔柱。該系統的北部終點站將與擬建項目相同，位於道奇體育場（Dodger Stadium）的停車場內，擬建的 Dodger Stadium 纜車站將在該處建造。

運輸系統管理（**Transportation Systems Management，TSM**）替代方案

TSM 替代方案將增強現有的聯合車站-道奇體育場快車（Union Station Dodger Stadium Express，DSE）服務，以確定 DSE 是否可以增加載客量。為了滿足與擬建項目類似的服務頻率，至少需要 6 輛巴士同時運作，而聯合車站 DSE 的現有位置無法容納這些巴士，因此需要開發場外客運設施，以適應新的公共交通流量。此外，現有的 DSE 服務每小時運行多達 8 輛巴士，而 TSM 替代方案每小時需要 77 輛巴士。

除了新的場外客運設施外，周圍街道的運作也需要進行調整，以適應 TSM 替代方案造成的日益嚴重擁塞。道奇體育場（Dodger Stadium）還需要額外的客運設施，包括專用公車道，以適應 DSE 服務水準的提升。

環境優越替代方案

CEQA 指南第 15126.6(e)(2) 條指出，對擬建項目替代方案的分析應在境影響報告評估的替代方案中確定環境優越替代方案，並且如果“無項目”替代方案是環境優越的替代方案，環境影響報告應在其餘替代方案中確定另一項環境優越的替代方案。環境優越替代方案的選擇是基於對替代方案的比較，以確定哪些替方案最能夠減少或消除與該項目相關的影響。表 4-3「替代方案影響比較」總結了該項目和項目替代方案的比較影響，該表位於《環境影響報告草案》第 4.0 節「替代方案」中。

在《環境影響報告草案》分析的替代方案中，無項目替代方案將被認為環境優越，因為它不涉及新的開發，並且假設工地地點將繼續以類似於現有條件的方式運作。儘管無項目替代方案不會滿足任何項目目標，它將避免項目的所有重大影響，包括項目的重大和不可避免的營建工程噪音聲和震動問題。相反地，無項目替代方案不會提供上述社區之間的 ART 項目連接。此外，VMT 和車輛擁塞狀況無法解決，溫室氣體排放量亦不會降低，空氣品質也得不到改善。

然而，CEQA 指南要求《環境影響報告草案》確認一個無項目替代方案之外的環境優越替代方案。由於 TSM 方案無需採取緩解措施，也能避免本工程對施工噪音和振動產生重大且不可避免的影響，並且能最大幅度地減少表 4-3 所列的影響範圍，因此被認為是環境優越方案之選擇。然而，TSM 替代方案無法全部或部分實現該項目的大部分目標。相反地，Spring Street 替代路線將滿足所有項目目標。

1.12 設計和使用選項

有關設計和使用選項的討論，請參閱《環境影響報告草案》的第 6.0 節「設計和使用選項」。

設計方案 A

設計方案 A 將包括 Broadway 樞紐站和 Dodger Stadium 纜車站之間的整體項目路線的轉變，以避免 451 E. Savoy 街上方的上空權要求。根據設計方案 A，項目路線將從 451 E. Savoy Street 向西延伸，此路線將線穿過 Cathedral High School 的一小部分。此設計方案包括對 Broadway 樞紐站、Stadium 塔柱和 Dodger Stadium 纜車站的項目構成部分更改。設計方案 A 中的 Broadway 樞紐站將具有類似的尺寸，但會移動約 4 度，以避免上空權超過 451 E. Savoy 街。Stadium 塔柱的位置將向西/西北移動 115 英尺。Dodger Stadium 纜車站也將進一步向南移動，以適應項目路線的變化。

設計方案 A 需要額外 6 個樁柱，以及額外 1,090 立方碼的開挖量和額外 463 立方碼的挖掘廢料。Dodger Stadium 纜車站的設計方案 A 將增加 8 個樁柱，以及額外的 27,492 立方碼開挖量和挖掘廢料。Dodger Stadium 纜車站的移動也將導致體育場周邊道路的重新調整，這將需要遷移公用設施。公用設施遷移總共需要 6 至 8 週的額外時間，Stadium 塔柱的營建工程則需增加 4 週。Dodger Stadium 纜車站的營建工程作業還需要額外 4 週才能完成設計方案 A 的要求。

設計方案 B

利益相關者要求工程主辦單位評估將 Alameda Street 沿線的塔柱數量，從 2 座塔柱減少到 1 座塔柱的可能性，為了回應利益相關者的回饋意見，設計方案 B 將包括將 Alameda 塔柱的總高度增加 50 英尺，並刪除 Alpine 塔柱。設計方案 B 還需要額外的私人上空權要求，隨著 Alameda 塔柱鋼纜的彎度增加，這將導致纜車鋼纜和車廂更靠近私人財產。設計方案 B 還需要額外 30 個鑽孔樁，並將樁帽厚度從 5 英尺增加到 8 英尺，以及額外 1,260 平方碼開挖量和挖掘廢料。設計方案 B 中的 Alameda 塔柱總共需要額外 8 週的工程時間才能完成建設。

設計方案 C

為了回應利益相關者的回饋意見，他們要求工程主辦單位考慮建造一個更高的 Chinatown/State Park 纜車站，以增加沿著 Spring Street 進出車站的車廂高度，設計方案 C 將包括將該纜車站的整體高度增加 35 英尺。設計方案 C 需要 100 英尺深的鑽孔樁，並且樁帽厚度從 6 英尺增加到 8 英尺。最大開挖深度將增加 2 英尺，導致開挖量額外增加 717 立方碼，挖掘廢料量增加 1,396 立方碼。設計方案 C 中的 Chinatown/State Park 纜車站總共需要額外 8 週的時間方可完成建設。

設計方案 D

為了回應利益相關者的回饋意見，使用方案 D 將用非客運樞紐站取代擬建的 Chinatown/State Park 纜車站。由於樞紐站將取代纜車站，因此適用於乘客的功能將不包括在此使用選項中，例如乘客夾樓層和垂直通道設施。此設計和使用方案將具有與擬建項目相同的位置、高度、寬度、長度和

建築裝飾。在此方案下，沒有提出其它項目更改，所有其它建設和營運特徵將與擬建項目相同或相似。

設計及使用方案 E

設計及使用方案 E 將包括一座 ADA 無障礙行人天橋，該天橋將從洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）的中心部分以平緩的角度上升，越過 Metro L 線（金線），直至 North Broadway。人行天橋的入口位於 Broadway 南側，North Broadway 和 Bishops Road 交匯點以東，並將為行人提供通往 Broadway 以北的社區和土地使用的通道。由州立公園和康樂委員會（State Park and Recreation Commission）制定的洛杉磯州立歷史公園總體規劃（Los Angeles State Historic Park General Plan）和《最終環境影響報告》[3]分析了該位置建造天橋的可能性。這座潛在的天橋可以為公園北部邊界的社區提供所需的公園出入通道。在洛杉磯州立歷史公園總體規劃（Los Angeles State Historic Park General Plan）和《最終環境影響報告》之後，加州公園和康樂部（California Department of Parks and Recreation）進行了「單車和人行天橋研究」（Bike and Pedestrian Bridge Study），這是對各種天橋設計方案和位置的發展研究，以探索和評估提供行人和單車安全通道的可行性，天橋將從唐人街（Chinatown）和索拉諾群峽谷（Solano Canyon）社區前往洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）（「天橋可行性研究」）。[4]天橋可行性研究於 2020 年 1 月 15 日發佈，旨在闡明每個地點的優缺點，以確定首選的天橋設計概念。

設計及使用方案 E 總共需要 40 個鑽孔樁，這將導致大約 700 立方碼的開挖量和 400 立方碼挖掘廢料。完成設計及使用方案 E 總共需要大約 60 週的工程時間，可與擬建項目的營建工程同時進行。

1.13 環境影響及緩解措施之總結

表 1-2 概括了擬建項目的環境影響。擬建項目將導致與噪音和震動相關的重大且不可避免的影響。

項目設計特徵（PDF）雖然對於確定影響重要性來說並非必然，但仍包含在表 1-2 中，因為它們是擬建項目設計中必有的影響。最佳管理實踐或法律和/或許可批准要求的其它措施也是擬建項目的要求。此外，緩解措施也是要求的一部分，這些措施是旨在避免、最小化或補償重大環境影響的額外行動，在已確定重大影響的情況下需要採取這些措施。在適用的情況下，緩解措施如表 1-2 所示。

表 1-2 列出了對 PDF 和緩解措施所作出的任何修訂，以便為《環境影響報告草案》提供更多細節或明確度。這些是由

[3] 加州公園和康樂部（California Department of Parks and Recreation），洛杉磯州立歷史公園總體規劃（Los Angeles State Historic Park General Plan）和《最終環境影響報告》，2005 年 6 月。

[4] 加州公園和康樂部（California Department of Parks and Recreation），洛杉磯州立歷史公園單車和行人天橋可行性研究（Los Angeles State Historic Park Bike and Pedestrian Bridge Study），2019年。

主導機構發起，並針對公眾審查期間收到的意見而作出的修訂。新內容顯示於底線上，刪除的內**容顯示在中。這些更正或新增均不構成需要重新分發《環境影響報告草案》的重要新資訊。**

表 1-2：環境影響總結

潛在環境影響	重要判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
美學			
AES-1: *項目是否會對景觀造成重大不利影響？*	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。	無需採取緩解措施。	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。
AES-2: *項目是否會嚴重損害風景，包括但不限於國家風景公路內的樹木、岩石和歷史建築？*	**營建工程：** 沒有影響。 **運作:** 沒有影響。	無需採取緩解措施。	**營建工程：** 沒有影響。 **運作:** 沒有影響。
AES-3: *在非城市化地區，項目是否會顯著降低施工地點及其周圍環境的現有視覺特徵或公眾景觀品質（公眾景觀是指從公眾可到的有利位置體驗到的景觀）。如果該專案位於城市化地區，該專案是否與適用的分區和其它風景品質管理法規相衝突？*	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。	無需採取緩解措施。	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。
AES-4: *該項目是否會產生新的大量光源或眩光，從而對該地區的白天或夜間景觀產生不利影響？*	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。	無需採取緩解措施。 **AES-PDF-A:項目照明。**該項目將包括以下與照明相關的項目設計特徵： • 建築照明不超過 60 瓦。 • 建築照明戶外燈具不會超過 6200 初始光通量。 • 從日出後到日落前 45 分鐘，標誌照明亮度將不超過每平方米 10,000 坎德拉(cd/m2)。從日落到日出前 45 分鐘，夜間標誌照明不會超過 300 cd/m2。 • 標誌照明亮度應從白天亮度平穩過渡到夜間亮度，反之亦然。	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		• 有可能超過 300 cd/m2 的照明標誌,將包括電子控制機制，可在環境日光低於 100 英尺燭光 (fc) 時，將標誌亮度降低至 300 cd/m2。	
農業和林業資源			
AFR-1:*該項目是否會將依照加州資源局（California Resources Agency）農地圖和監測計劃（Farmland Mapping and Monitoring Program）編制的地圖所示的優質農地、獨特農地或全州重要農地更變為非農業用途？*	沒有影響。	無需採取緩解措施。	沒有影響。
AFR-2:*該項目是否會與現有的農業使用分區或威廉森法案（Williamson Act）合約互相衝突？*	影響不大。	無需採取緩解措施。	影響不大。
AFR-3:*該項目是否會與森林土地（如《公共資源法》第 12220(g) 條中的定義）、林木地（如《公共資源法》第 4256 條中的定義）或指定為木材生產用途的林木地（如《政府法規》（Government Code）第 51104(g) 條中的定義）的現有使用分區衝突或導致土地使用變更？*	沒有影響。	無需採取緩解措施。	沒有影響。
AFR-4:*該項目是否會導致林地喪失或林地變更為非-林用地？*	沒有影響。	無需採取緩解措施。	沒有影響。
AFR-5:*該項目是否會涉及現有環境的變化，由於其位置或性*	沒有影響。	無需採取緩解措施。	沒有影響。

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
質，可能導致農地使用變更為非農業用途或林地轉變更為非林地用途？			
空氣品質			
AIR-1: *該項目是否會與適用的空氣品質計劃發生衝突或阻礙其實施？*	影響不大。	無需採取緩解措施。 **AIR-PDF-A:**所有大於 50 匹馬力的非道路柴油動力施工設備應至少符合 USEPA 頒布的非道路柴油引擎第四級排放標準。	影響不大。
AIR-2: *該項目是否會導致在項目區域未達到適用的聯邦或州環境空氣品質標準下，令任何標準污染物累積大幅淨增加？*	影響不大。	無需採取緩解措施。 請參閱 **AIR-1** 中定義的 **AIR-PDF-A**。	影響不大。
AIR-3: *項該項目是否會將敏感受體暴露於高濃度污染物下？*	影響不大。	無需採取緩解措施。 請參閱 **AIR-1** 中定義的 **AIR-PDF-A**。	影響不大。
AIR-4: *該項目是否會導致其它排放（例如導致異味的排放）對大量人員產生不利影響？*	影響不大。	無需採取緩解措施。 請參閱 **AIR-1** 中定義的 **AIR-PDF-A**。	影響不大。
生物資源			
BIO-1: *該計畫是否會直接或透過棲息地改變，對任何被當地或區域計畫、政策或法規、加州漁獵部（California Department of Fish and Game）或美國確定為候選、敏感或特殊地位物種造成重大不利影響？魚類和野生動物服務？*	**營建工程：** 具顯著的影響。 **運作:** 影響不大。	**MM-BIO-A:** *避免並盡量減少該項目對有特殊地位和/或棲息蝙蝠物種的影響。*在營建工程前的蝙蝠生產期（4 月 15 日至 8 月 31 日）期間，應由合格生物學家進行現場勘查，以確定 Alameda 纜車站和 Dodger Stadium 纜車站附近生態足跡以及 Stadium Way 上的 SR-110 立體高架橋（靠近 Stadium 塔柱） 100 英尺範圍內是否存在群體蝙蝠棲息地，因為這些位置為潛在的合適棲息地。應使用聲學識別技術對 Alameda 纜車站和 Dodger Stadium 纜車站附近以及高架橋附近要移除的樹	**營建工程：** 經緩解後影響不大。 **運作:** 影響不大。

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		木進行目視檢查和/或一晚緊急調查，以確定是否存在任何待產蝙蝠棲息地。 為避免 Stadium 塔柱的營建工程作業對棲息的蝙蝠造成任何影響，應採取以下措施： <u>於 SR-110 立體高架橋</u> 若在 SR-110 立交橋上發現活躍的待產蝙蝠棲息地，則應（與合格蝙蝠生物學家協調後）確定施工相關作業（即噪音和振動）的間接影響是否會嚴重干擾棲息的蝙蝠，以及是否應該使用排除裝置來移除蝙蝠。該判斷應基於噪音基準線/振動程度、與 Stadium 塔柱工程相關的預期噪音程度和現有蝙蝠物種對噪音干擾的敏感性。如果確定噪音可能導致臨時遺棄待產蝙蝠棲息處，則應安排與營建工程相關的作業避開生產期（4 月 15 日至 8 月 31 日），或由生物學家作出決定。 為避免 Alameda 纜車站和 Dodger Stadium 纜車站的施工作業對棲息的蝙蝠造成任何影響，應採取以下措施： <u>樹木</u> 針對 Alameda 纜車站、Stadium 塔柱和 Dodger Stadium 纜車站工程地點內將被移除的所有樹木，評估維持蝙蝠棲息地的可能性。特別是已知有蝙蝠棲息的任何棕櫚樹和桉樹都應由合格生物學家在適當天氣條件下，進行一晚的出沒調查；或在條件允許的情況下，在開始施工/樹木移除之前，對樹木進行現場勘查是否有蝙蝠棲息（例如使用升降設備）。Alameda Street 沿線的 Alameda 纜車站工程地點有棕櫚樹， Dodger Stadium 纜車站工程地點有桉樹。以下措施適用於由合格生物學家確定潛在蝙蝠棲息地內需要移除的樹木。	

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		• 如果確定在蝙蝠生產期（4 月 15 日至 8 月 31 日）期間有蝙蝠棲息，則應避免移除該樹木，直到生產期過後，幼蝠能夠自給自足。如果在蝙蝠冬眠狀態的冬季月份中確定蝙蝠的棲息，由於食物供應量減少，蝙蝠的生理狀態（例如體溫和代謝率）顯著降低（10 月 31 日至 2 月 15 日，實際需取決於特定的天氣條件），如果條件允許（例如使用升降設備），合格蝙蝠生物學家應在工程開始之前，對棲息地進行現場勘查。如果確定在此期間已蝙蝠棲息，則應避免移除該樹，直到冬季過後蝙蝠再次活躍為止。 • 可以在生產期和冬季（2 月 16 日至 4 月 14 日和 8 月 16 日至 10 月 30 日，或由合格生物學家確定）之外，使用連續兩天進行的兩階段樹木修剪程序。 　○ 第 1 天，第一階段:在合格蝙蝠生物學家的監督下，以手工方式（例如使用鏈鋸）去除沒有被蛀洞的樹枝和樹幹。這將產生干擾（噪音和震動）並改變樹的物理結構。棲息在樹上的蝙蝠可能會立即放棄棲息地，或在離開後避免返回棲息地。 　○ 第 2 天，第二階段:在合格蝙蝠生物學家的監督下，可以在第二天移除樹的其餘部分。僅修剪而不移除的樹木將以同樣的方式處理；如果必須移除具有潛在棲息地的樹枝，則將在合格蝙蝠生物學家的監督下，於第一天修剪所有周圍的樹枝，然後在第二天移除具有潛在棲息地的樹幹。 • 帶葉樹木（並且不具蝙蝠集體棲息地的潛力），例如可供赤蓬毛蝠（lasiurine bats）棲息的梧桐樹，應在合格蝙蝠生物學家的監督下，進行為期一天的兩階段樹木修剪程序。第一階段是移除鄰近、小型或無蝙蝠棲息的樹木，以	

潛在環境影響	重要判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		製造噪音和振動干擾，從而導致蝙蝠放棄該棲息地。第二階段是在同一天移除樹的其餘部分。對於能夠供西部黃蝠（Western Yellow Bat，BSA 中記錄的一種特殊地位的蝙蝠物種，有可能在工程區出現）棲息的棕櫚樹，應在兩天之內執行上述的兩階段樹木修剪程序。在受到干擾時，西部黃蝠可能會移至枯葉的更深處。為期兩天的樹木修剪程序將使蝙蝠在樹木移除之前離開。 • 與蝙蝠相關的活動結束時，所進行的調查、評估和監測工作的結果，應記錄於報告中。 **MM-BIO-B:** *避免並盡量減少該項目對築巢鳥類的影響。* 為避免營建工程作業在築巢季節時可能對受 MBTA 和 CFGC 保護的築巢鳥類造成影響，應採取以下緩解措施： • 營建工程作業（包括移除可能適合鳥類築巢的樹木）應在築巢季節（通常為 2 月 1 日至 9 月 30 日）之外進行。如果必須在此期間進行施工作業，應採取以下措施： ○ 營建工程前，築巢調查應由合格生物學家在施工作業開始前 3 天（72 小時）內進行，以確定施工區域 500 英尺範圍內是否存在正活躍的鳥巢。所有發現的鳥巢應當記錄下來。 ○ 應在任何活躍鳥巢周圍至少 300 英尺設立非作業緩衝區。應在任何活躍猛禽巢穴周圍至少 500 英尺設立非作業緩衝區。合格生物學家應每週監測巢穴，任何活躍鳥巢的 300 英尺內或任何活躍猛禽巢穴的 500 英尺內之工程應推遲到生物學家確定巢穴不再活躍為止。然而，標準的 300 英尺至 500 英尺無干擾緩衝區距離可由合格生物學家根據具體情況進行調整（包括擴大	

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		或縮小緩衝區），並考慮位置、類型、持續時間和時間安排，以及施工程度、巢穴與作業區域的距離、周圍植物以及巢穴與施工區域之間的視線（也考慮視線範圍內人類活動的現有環境條件）、其它環境因素的影響，以及物種對干擾的適應程度。如果合格生物學家確定築巢活動可能因營建工程作業而受影響，生物學家應立即通知營建工程主管，並且所有項目施工作業應在建議的無干擾緩衝區內停止（沿著既定道路的進入除外），直到生物學家確定成鳥及幼鳥不再依賴該巢穴。 ○ 緩衝區將在現場用明亮的標記劃定，以便項目工作人員能容易識別。營建工程主管和操作人員將收到巢穴和緩衝區限制通知，並指示該區域的敏感性，以確保緩衝區獲得保護。 ○ 在每個築巢季節結束時，合格生物學家應在報告中記錄施工前調查和採用的方法、監測工作以及安裝的任何無干擾緩衝區的摘要。 **BIO-PDF-D.** 擬建項目在其營建工程作業期間應避免使用任何滅鼠藥和間接產生的抗凝滅鼠藥。 擬建項目與害蟲防治服務提供者之間的任何協議都將包括使用滅鼠藥和間接產生的抗凝滅鼠藥的限制。 **BIO-PDF-G.** 擬建項目的樹木移除工作將在鳥類築巢季節（通常為 2 月 1 日至 9 月 30 日）和懷孕蝙蝠棲息季節（通常為 4 月 15 日至 8 月 31 日）之外進行。	
BIO-2: *該計畫是否會對當地或區域計畫、政策、法規或加州漁獵部（California Department*	沒有影響。	無需採取緩解措施。	沒有影響。

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
of Fish and Game）或美國魚類和野生動物管理局（US Fish and Wildlife Service）確定的任何河岸棲息地或其它敏感自然群落產生重大不利影響？			
BIO-3: *該項目是否會透過直接清除、填埋、水文干擾或其它方式對聯邦保護的濕地（包括但不限於沼澤、泉池、沿海等）產生重大不利影響？*	沒有影響。	無需採取緩解措施。	沒有影響。
BIO-4: *該項目是否會嚴重干擾任何本地居民的行動、或洄游魚類或野生動物物種的移動、或已建立的本地居民或野生動物遷徙路線、或妨礙本地野生動物保育場所的使用？*	**營建工程：** 具顯著的影響。 **運作:** 影響不大。	請參閱 **BIO-1** 中定義的 **MM-BIO-A** 和 **MM-BIO-B。** **BIO-PDF-B.鳥禽類碰撞緩解、監測和適應性管理計畫（Avian Collision Mitigation, Monitoring, and Adaptive Management Plan）。** 工程主辦單位應與 CDFW 協調並經 CDFW 批准，制定鳥禽類碰撞緩解、監測和適應性管理計劃，以解決鳥禽類碰撞纜車的可能性。該計劃應包括以下構成部分： • （1）監測前 5 年的項目營運：所有項目營運和維修人員（包括分包商）應接受培訓，了解如何識別和報告項目區域在日常維護作業期間發現的鳥類和蝙蝠傷害或死亡。 • （2）制定可調節管理表，概述在發現與常見物種和特殊地位物種相關的事件時應採取的措施。 • （3）年度報告標準及必要條件。 **BIO-PDF-C. 纜車廂窗戶特徵。** 纜車廂窗戶應設計為非透明（有色）和/或部分以乙烯基窗戶貼膜覆蓋，以使飛行中的鳥類可見纜車。使用非透明或半透明貼膜，盡可能減少反射現象。	**營建工程：** 經緩解後影響不大。 **運作:** 影響不大。

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		BIO-PDF-H. 任何擬建項目營建工程期間和施工後使用的圍欄都將採用對野生動物無害的材料建造。禁用材料應包括但不限於釘子、玻璃、刮鬍刀或鐵絲網。在使用鐵絲網圍欄的地方，必須利用稀鬆布、綠幕或其它類似的覆蓋物來避免傷害野生動物。鐵絲網圍欄的使用將受最大的限制，並且不會對野生動物的疏散造成障礙。所有空心柱和管道都將加蓋，以防止野生動物受困和死亡。工地中使用的金屬圍欄桿將被封堵，以避免類似危險發生。圍欄不得有任何可能導致野生動物纏結的鬆弛狀態。此外，還將對工程人員進行最佳實踐的教育和指導，以避免吸引野生動物進入工地，包括要求所有垃圾桶蓋必須加蓋，允許在指定區域或工地外飲食，並每天清理這些區域。 所有工作人員都將接受在工程施工地點遇到野生動物時向有關當局報告的協議之培訓。	

BIO-5: *該項目是否會與當地保護生物資源的政策或條例（例如樹木保護政策或條例）發生衝突？*	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 沒有影響。	無需採取緩解措施。 **BIO-PDF-A.** 該項目將設置樹木保護區，在工程期間對樹木進行保護，為施工期間所有保留的樹木建立和維持健康的環境。樹木保護區將適用於工程佔地面積內的任何樹木，或滴灌線的一部分懸於工程佔地面積之上的任何樹木（即樹幹可能位於施工佔地面積之外，但樹木的滴灌線懸垂於工程範圍之內）。樹木保護區通常包括樹木滴灌線內的區域以及額外的 5 英尺（取決於樹木的種類和大小）。保護區內的任何營建工程作業應遵循以下樹木根部保護準則。對於公用設施，任何所需的開挖程序都應以盡量減少樹根損壞的方式進行。在樹木保護區周圍路面將降低的地區，部分根部砍伐可能無可避免。切口應平整且與根部成直角。實際操作時，應將根部切回分枝的側根，以避免根部損壞。 <u>**BIO-PDF-E.樹木病害管理（Tree Disease Management）** 因該項目而計畫移除的樹木應檢查是否有傳染性樹木病害，包括但不限於：千足蟲真菌（*Geosmithia mobida*）、多食性砲孔蛀蟲（*Euwallacea spp.*）和金斑橡樹螟（*Agrilus auroguttatus*）（TCD）2020；UCANR 2020；UCIPM 2013）。為了避免傳染性樹木病害的傳播，在沒有先使用與觀察到的每種樹木病害相關的最佳可用管理措施進行處理的情況下，不得將患病樹木運出工程工地。擬建項目與樹木移除承包商之間的任何協議都將包括樹木病害管理之規定。</u> <u>**BIO-PDF-F.** 擬建項目將根據每棵樹所在物業的管轄範圍，遵守適當的樹木更換要求，包括以下樹木更換比率：</u> • <u>洛杉磯市政府：</u> ○ <u>「受保護」樹木：4:1</u> ○ <u>不受保護但「重要」的樹木，即樹幹 > 8 英寸，胸高直徑 4.5 英尺：1:1</u>	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 沒有影響。

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		○ 公共 ROW 中的「行道樹」：依照城市林業部門（Urban Forestry Division）的規定（通常為 2:1） • 加州公園和康樂部（California Department of Parks and Recreation）至少 1:1 • Caltrans:大型樹木，樹幹 > 8 英寸，胸高直徑 4.5 英尺：1:1	
BIO-6: *該項目是否會與已通過的棲息地保護計劃、自然社區保護計劃或其它經批准的地方、區域或州棲息地保護計劃的規定產生衝突？*	沒有影響。	無需採取緩解措施。	沒有影響。
文化資源			
CUL-1: *根據 §15064.5，該項目是否會對具價值歷史資源造成重大不利變化？*	**營建工程：** 具顯著的影響。 **運作:** 影響不大。	請參閱 **NV-2** 中定義的 **MM-VIB-A** 和 **MM-VIB-B**。 *The Winery* **CUL-PDF-A. The Winery 營建工程前證明文件。**在 Alameda 纜車站發放建築許可證之前，工程主辦單位將根據內政部長的建築和工程文件標準與指南（*Secretary of the Interior's Standards and Guidelines for Architectural and Engineering Documentation*），為釀酒廠準備美國歷史建築調查（Historic American Building Survey，HABS）III 級的同等文件。該報告將： 1. 由符合內政部歷史、建築史或歷史建築專業資格標準（Secretary of the Interior's Professional Qualifications Standards）的歷史保護專家進行準備，並在處理 HABS 文件方面具有豐富的經驗。 2. 包括全彩數位照片（最低解析度為 300 ppi，平面影像大小為 3,000 像素），顯示以下內容：	**營建工程：** 經緩解後影響不大。 **運作:** 影響不大。

潛在環境影響	重要判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		a. 完整的北立視圖（面向 Cesar E. Chavez Avenue）和 i. 屋頂線、地基和任何門、窗或通道出入口； ii. 顯示外牆典型現有狀況的詳細視圖；以及 iii. 顯示任何外部現有損壞（例如裂縫或剝落）的詳細視圖。 b. 西立視圖（面向 Olvera Street），以及 i. 屋頂線、地基和任何門、窗或通道出入口； ii. 顯示外部磚牆典型現有狀況的詳細視圖，以及 iii. 顯示任何外部現有損壞的詳細視圖，例如鬆動的磚塊和砂漿。 c. 東立視圖（面向 Alameda Street） i. 屋頂線及地基結構； ii. 顯示外部磚牆典型現有狀況的詳細視圖，以及 iii. 顯示任何外部現有損壞的詳細視圖，例如鬆動的磚塊和砂漿。 3. 包括書面描述性資料，包括工程前狀況的詳細註釋、照片索引和照片關鍵平面圖。現有損壞的照片將標註在立視圖上，並指示其位置。 4. 包括歷史照片和其它附加文件的副本（如果有）。 5. 提供予以下儲存庫，供未來的研究人員和教育工作者使用。我們將聯繫每個儲存庫，詢問他們是否願意並且能夠接受這些項目，以及他們首選的傳輸格式。副本只需要分發到表示感興趣的儲存庫： a. 洛杉磯公共圖書館（Los Angeles Public Library）- 描述性資料、照片索引、照片關鍵計劃和照片的一份列印件和/或數位文件（取決於儲存庫偏好）。	

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		b. 洛杉磯鎮歷史紀念碑管理局（El Pueblo de Los Angeles Historical Monument Authority）- 描述性資料、照片索引、照片關鍵計畫和照片的一份列印件和/或數位文件（取決於儲存庫偏好）。 c. 加州州立圖書館（California State Library）– 描述性資料、照片索引、照片關鍵計畫和照片的一份列印件和/或數位文件（取決於儲存庫偏好）。 **CUL-PDF-B. The Winery 營建工程後證明文件。**營建工程後：營建工程完成後，將拍攝相當於 CUL-PDF-A 的釀酒廠照片，以客觀比較釀酒廠工程前後的狀況。 如果在營建工程前調查時未記錄的釀酒廠損壞，在工程監控期間被確定為由施工作業造成，工程主辦單位將聘請經驗豐富或合格專業人員，在 12 個月內進行修復。維修將符合內政部歷史建築處理標準Secretary of Interior's Standards for the Treatment of Historic Properties）（36 CFR 第 68 部分）。 *El Grito (The Cry) 壁畫專案設計特點* **CUL-PDF-C.營建工程前證明文件。**在為 Alameda 纜車站發放建築許可證之前，工程主辦單位將根據內政部長的建築和工程文件標準與指南（*Secretary of the Interior's Standards and Guidelines for Architectural and Engineering Documentation*），為 *El Grito* 壁畫準備美國歷史建築調查（Historic American Building Survey，HABS）III 級的同等文件。該報告將： 1. 由符合內政部歷史、建築史或歷史建築專業資格標準（Secretary of the Interior's Professional Qualifications Standards）的歷史保護專家進行準備，並在處理 HABS 文件方面具有豐富的經驗。	

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		2. 包括全彩數位照片（最低解析度為 300 ppi，平面影像大小為 3,000 像素），顯示以下內容： a. 整個 *El Grito* 壁畫的正面圖，從壁畫一側邊緣到另一側邊緣。 b. *El Grito* 壁畫的左半部正面圖 c. *El Grito* 壁畫的右半部正面圖 d. 顯示牆壁曲率的斜視圖 e. 能更詳細地顯示各個面板和主題的連續照片 f. *El Grito* 壁畫所在的弧形牆的背面和側面 g. 詳細視圖顯示： i. *El Grito* 壁畫的典型剖面圖（例如顯示基材上瓷磚的深度） ii. 頂部兩個角位的凹口形狀（左右兩個視圖） iii. *El Grito* 壁畫側面的彎曲形狀（左側和右側兩個視圖） iv. 兩個或多個位置的瓷磚之間的典型灌漿處 v. *El Grito* 壁畫與廣場地板交匯的底部邊緣 vi. 任何在營建工程前的現有損壞或退化 3. 包括書面描述性資料，包括工程前狀況的詳細註釋、照片索引和照片關鍵平面圖。現有損壞的照片應標註在立視圖上，並指示其位置。 4. 包括歷史照片和其它附加文件的副本（如果有）。 5. 提供予以下儲存庫，供未來的研究人員和教育工作者使用。我們將聯繫每個儲存庫，詢問他們是否願意並且能夠接受這些項目，以及他們首選的傳輸格式。副本只需要分發到表示感興趣的儲存庫：	

潛在環境影響	重要判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		a. 洛杉磯公共圖書館（Los Angeles Public Library）- 描述性資料、照片索引、照片關鍵計劃和照片的一份列印件和/或數位文件（取決於儲存庫偏好）。 b. 加州大學聖克魯茲圖書館（UC Santa Cruz Library） - 描述性資料、照片索引、照片關鍵計劃和照片的一份列印件和/或數位文件（取決於儲存庫偏好） c. 洛杉磯文化事務部（Los Angeles Department of Cultural Affairs，DCA）- 描述性資料、照片索引、照片關鍵計劃和照片的一份列印件和/或數位文件（取決於儲存庫偏好） d. 加州州立圖書館（California State Library）– 描述性資料、照片索引、照片關鍵計畫和照片的一份列印件和/或數位文件（取決於儲存庫偏好）。 e. 洛杉磯壁畫保護協會（Mural Conservancy of Los Angeles）- 描述性資料、照片索引、照片關鍵計劃和照片的一份列印件和/或數位文件（取決於儲存庫偏好）。 f. 愛德華多卡里洛博物館（Museo Eduardo Carillo）- 描述性資料、照片索引、照片關鍵計劃和照片的一份列印件和/或數位文件（取決於儲存庫偏好）。 **CUL-PDF-D. 營建工程期間之保護。** 在為 Alameda 纜車站發放建築許可證之前，工程主辦單位將確保 *El Grito* 壁畫獲得充分保護，免受施工作業造成任何意外損壞。遵循國家公園管理局（National Park Service）在附近建設期間保護歷史資源的指南，至少應採取以下措施： 1. 小心謹慎地安裝震動監測設備 （VIB-A），以免永久性損壞 *El Grito* 壁畫的表面。	

潛在環境影響	重要判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		2. *El Grito* 壁畫應從牆壁的兩側使用軟墊木支撐物進行緩衝和支撐。襯墊可由絕緣泡棉或類似材料製成。 3. 應在 *El Grito* 壁畫和弧形牆的正面、背面、頂部和側面安裝一個或多個由膠合板製成的屏障，以分散任何潛在的身體接觸壓力。屏障應包括可拆卸面板或類似功能，以確保在營建工程監測期間可以目視檢查振動監視器和壁畫 (CUL-PDF-C)。 4. 塑膠防水布或聚乙烯薄膜應固定在木質屏障上，以防止灰塵積聚或與未固化混凝土或其它可能損壞 *El Grito* 壁畫表面或留下痕跡的材料接觸。 上述所有保護措施的安裝和固定方式皆不可損壞 *El Grito* 壁畫或其所在的牆壁。此屏障不會透過螺絲、釘子或其它緊固件物理連接到 *El Grito* 壁畫或牆壁。 **CUL-PDF-E. 營建工程監測計劃（已建資源）。** 在發放 Alameda 纜車站建築許可證之前，工程主辦單位將與 DCA 協調制定營建工程監測計劃（Construction Monitoring Plan）。該計劃將確定具體的項目里程碑。屆時，工程主辦單位或其承包商將通知符合內政部長建築歷史或歷史建築標準（Secretary of the Interior's Standards ）的合格專業人士，參觀現場並觀察和記錄 *El Grito* 壁畫的狀況。詳細資料將記錄在提交給 DCA 的營建工程監測備忘錄中。這些里程碑至少包括： 1. 營建工程前：在安裝保護措施 （CUL-PDF-D） 之前，確認 *El Grito* 壁畫的基準狀況仍與 HABS 類文件 （CUL-PDF-C） 中提供的資料一致。 2. 營建工程前：一旦安裝了保護措施（CUL-PDF-D），請確保其足夠性，並且不會損壞 *El Grito* 壁畫。 3. 營建工程：在每個營建階段完成後	

潛在環境影響	重要判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		4. 營建工程後：施工完成並拆除防護措施後。現階段將拍攝與 CUL-PDF-C 相同的 *El Grito* 壁畫圖片，以客觀比較 *El Grito* 壁畫工程前後的狀況。 工程監視器也將包含在即時振動監測設備 (VIB-A) 的通知中。 如果在營建工程前調查時未記錄的 *El Grito* 壁畫損壞，在工程監控期間被確定為由施工作業造成，工程主辦單位將聘請經驗豐富或合格專業人員，在 12 個月內進行修復。 維修將符合內政部長處理歷史財產的標準（Secretary of Interior’s Standards for the Treatment of Historic Properties） 36 CFR 第 68 部分。	
CUL-2: *根據第 15064.5 條，該項目是否會對考古資源的重要性造成重大不利變化？*	**營建工程：** 具顯著的影響。 **運作:** 沒有影響。	**MM-CUL-A:文化資源監測和緩解計劃。**在營建工程前，應由符合美國內政部考古（Secretary of Interior Standards for Archaeology）標準 (36 CFR § 61) 要求的合格考古學家，為該項目制定文化資源監測和緩解計劃（Cultural Resources Monitoring and Mitigation Plan，CRMMP）。如果特定項目組成部分（例如 Chinatown/State Park 纜車站）有針對該組成部分的特定要求，CRMMP 將制定需要遵守的監管必要條件（例如 PRC 5024）。這包括在審慎和可行的情況下，與 SHPO 協商並遵循其避免和保護國有歷史資源的實踐。洛杉磯古城（El Pueblo）對 Alameda 站工作的任何具體要求，也是如此。 《總體規劃》（The General Plan）認同公園具有考古敏感性，因此建議繼續研究現有和潛在資源，並需要不斷更新和擴展公園歷史活動的知識。至於與公園相關的文化資源，《總體規劃》（The General Plan）指出，公園必須“識別、記錄、評估和詮釋公園內的文化資源”，並“保護、穩定和保留園區內重要的文化資源”。	**營建工程：** 經緩解後影響不大。 **運作:** 沒有影響。

潛在環境影響	重要判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		具體而言，CRMMP 應適用於延伸到已知考古遺址和其它高敏感區域內原生土壤的所有擾地活動。應監測已知考古遺址內或指定半徑內的發掘工作，直到合格考古學家確定已到達遺址的最底深度。考古監測人員需在資格考古學家的監督下作業·預計 Alameda 纜車站計劃開挖的最大深度需要監控，Alameda 塔柱和 Chinatown/State Park 纜車站則需要監控大約 15 英尺的深度。美洲原住民監督員也將根據緩解措施 TCR-A 對工作進行監督。然而，如果在開挖過程中，合格考古學家確定該遺址受到干擾，或者由於沒有發現任何資源，因此對重要考古資源的敏感性較低，則可能會減少或暫停監測。監測計劃應根據每個項目構成部分之活動和干擾程度（包括已知考古遺址內原生土壤的擾地活動）確定工程前協調、挖掘施工監測、意外發現協議、資料復原（包括停止或轉移工程，以便及時評估和考古資源復原）、文物和特徵處理、採購（包括管理計劃）和報告。如果 Metro 確定這些資源可能符合 CRHR 的資格或可能有資格根據 CEQA 將其定為獨特的考古資源，工程主辦單位應與考古學家和 Metro 協調，根據《加州公共資源法》（California Public Resources Code，PRC） 第 21083.2(i) 條制定適當的處理辦法。**是首選應付方法，但如果原址保存不可行，該保存**可能包括執行考古資料復原挖掘，以清除該資源。應指定主要工作人員，並在 CRMMP 和報告協議中規定通知和諮詢流程（其中將識別每站發現的特有實體）。 若根據 CEQA 證明該發現具重大意義，**而資料復原是所選的處理手段**，應要求考古學家在具有永久可檢索儲存的儲存庫中保管該等標本，並於該實地考察完成後一年內，向主導機構提交書面報告。完成後，將最終報告提交給 SCCIC。	

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		對於資源 19-004200 和場址 19-003120 的花崗岩路面（項目直接影響區域內），CRMMP 應描述開挖和潛在遷移過程中，所需的文件記錄和資源處理。 **MM-CUL-B: 考古資源工作者培訓計劃。** 為了減少直接影響區域內未知的歷史資源，並減低造成潛在影響，工程主辦單位應根據洛杉磯古城（El Pueblo）（因與 Alameda 纜車站相關）和 LASHP（因與 Chinatown/State Park 纜車站相關）的意見，在擾地活動開始之前聘請合格考古學家制定和實施工作人員培訓計劃。培訓應由符合內政部長考古標準（Secretary of the Interior's Standards for Archaeology）的考古學家準備，並將根據兩個公園的具體細節進行調整。培訓應向施工人員提供有關已知考古資源位置，以及可能對與該項目相關的考古資源敏感的潛在區域之資料。將鼓勵 LAHP 和洛杉磯古城（El Pueblo）員工參與培訓。在施工人員分階段或輪調的情況下，應對新進行擾地活動的施工人員進行補充訓練。合格考古學家應保留證明文件,展示適當的員工已參與培訓計劃。該考古學家也應準備適當的介紹，描述和說明項目開挖中可能遇到的資源，並概述發現後應遵循的協議。如果在擾地活動中挖掘到任何考古資源，應暫時停止其地點附近的作業，施工承包商應聯繫合格考古學家，根據 CRMMP 概述的 CEQA 規定對資源進行檢查和評估。 **MM-CUL-C:19-000887 和 19-004320（Alameda 纜車站）的考古測試計劃。**為了減低對資源 19-000887 和 19-004320 的影響（這兩個資源都包括符合 NRHP 資格的考古遺址 Zanja 的部分區域，亦無法處於避免的情況下），應在地面干擾活動之前，為直接影響區域制定考古測試計劃和資料復原計劃（位於 Placita de Dolores 公園以北），並在古蹟遷移後實施。儘	

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		管擬建項目的設計不會影響 19-000887 範圍內的 Zanja Madre 部分，但仍有可能遇到 Zanja 之前未記錄的部分或整個場地的文物廢棄物。因此，應針對已知 Zanja 位置之外受影響的場地部分制定測試計劃。在直接影響的項目範圍中，資源 19-000887 與未評估的資源 19-004320 重疊，因此也將包括在測試計劃中。應與洛杉磯古城歷史古蹟管理局（El Pueblo de Los Angeles Historical Monument Authority）協商制定針對 Alameda 纜車站的資源之測試計劃。 其計劃應提議對與直接影響區域重疊的部分遺址，進行有限的考古發掘，並包含顯示遺址與項目直接影響區域重疊的地圖。試掘的目的是為了確定可能受擬建項目影響的考古遺跡位置、完整性和重要性。測試計劃應概述開挖位置及其方法，例如:哪些土壤可以或不可以使用機械挖掘、屏幕尺寸和需要復原的標準門檻。其計劃應在古蹟遷移後、工程作業前，給予足夠時間實施，並依據需要制定計劃並進行資料復原程序。 若測試挖掘過程中，發現重要的考古遺跡，而這些遺跡似乎對整個遺址的重要性有所貢獻，**加上迴避/原址保存是不可行的，**則需要進行資料復原挖掘，並應制定和執行資料復原計劃。如果測試發現古跡存在的話，資料復原計劃應詳細說明對考古遺蹟的處理方法。資料復原計劃應指定要開挖的場地具有統計意義的樣本，並應描述具體的工具、篩選規模和使用辦法。該計劃應描述結構遺跡（如果有）將如何暴露並進行地圖繪製，並應該列出實驗室研究的分析結果。 **MM-CUL-D:LAUS 前庭考古測試計劃。**為了減低對資源 19-001575（符合 NRHP 條件的考古遺址）的影響，應在進行擾地活動之前準備和實施直接影響區域的考古測試計劃和資料復原計劃。其計劃應提議對與直接影響區域重疊的部分遺址進行有限的考古挖掘。試掘的目的是為了確定可能受擬建項目影響	

潛在環境影響	重要判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		的考古遺跡位置、完整性和重要性。測試計劃應概述開挖位置及其方法，例如:哪些土壤可以或不可以使用機械挖掘、屏幕尺寸和需要復原的標準門檻。 若測試挖掘過程中，發現似乎有助該地點 NRHP 和 CRHR 資格的重要考古遺跡，**加上迴避/原址保存是不可行的**，則需要進行資料復原挖掘，並執行資料復原計劃。該計畫應指定要挖掘的現場具有統計意義的樣本，並應描述具體工具、篩選規模和使用辦法。該計劃應描述結構遺跡（如果有）將如何暴露並進行地圖繪製，並應該列出實驗室研究的分析結果。 **MM-CUL-E:洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）的考古測試計劃。**為了減低對資源 19-003120（符合 NRHP 條件的考古遺址）不可避免的影響，應在進行擾地活動之前準備和實施直接影響區域的考古測試計劃和資料復原計劃。測試計劃應根據 PRC 第 5024.5 條，與加州州立公園（California State Parks）和 SHPO 協商制定。其計劃應提議對與直接影響區域重疊的部分遺址進行有限的考古挖掘。試掘的目的是為了確定可能受擬建項目影響的考古遺跡位置、完整性和重要性；將專門用於證實和確定南太平洋鐵路辦公室/貨倉的潛在地基，其地基在 Sanborn 火災保險地圖上顯示與車站的直接影響區域重疊。測試計劃應概述開挖位置及其方法，例如:哪些土壤可以或不可以使用機械挖掘、屏幕尺寸和需要復原的標準門檻。 如果在試掘過程中找到重要的考古遺跡似乎有助於該遺址列入 NRHP 和 CRHR 資格，並且無法避免/就地保存，則需要進行資料復原挖掘，並實施資料復原計劃。計畫中應指定要挖掘的現場具有統計意義的樣本，並應描述具體工具、篩選規模和使用辦法。該計劃應描述結構遺跡（如果有）將如何暴露並進行地圖繪製，並應該列出實驗室研究的分析結果。	

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		MM-CUL-F:重新設計公園設施結構的佈局，以避免洛 Los Angeles State Historic Park 纜車站的考古特徵。實施 CUL-E 後，如果發現洛杉磯州立歷史公園（Los Angele State Historic Park）的公園設施（例如營業場所和公廁）有可能影響 CUL-E 測試階段發現的任何重要特徵，則公園設施結構將進行重新配置，以盡可能避免和/或減少對這些設施的影響。	
CUL-3:*該項目會否打擾任何人類遺骸，包括那些埋葬在正式墓地之外的遺骸？*	**營建工程：** 具顯著的影響。 **運作:** 沒有影響。	請參閱 CUL-2 中定義的 **MM-CUL-D** ~~和 **MM-CUL-F**~~。	**營建工程：** 經緩解後影響不大。 **運作:** 沒有影響。
能源			
ENE-1:*該項目建置或營運過程中是否會因浪費、低效率或不必要的能源消耗，而對環境造成潛在的重大影響？*	電力 **營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。 燃料 **營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。 天然氣 **營建工程：** 影響不大。 **運作:** 沒有影響。	無需採取緩解措施。	電力 **營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。 燃料 **營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。 天然氣 **營建工程：** 影響不大。 **運作:** 沒有影響。
ENE-2:*該項目是否會與州或地方的可再生能源或能源效率計劃互相衝突或阻礙？*	影響不大。	無需採取緩解措施。	影響不大。

潛在環境影響	重要判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
地質和土壤			
GEO-1: *該項目是否會直接或間接造成潛在的重大不良影響，包括損失、受傷或死亡的風險（其風險包含：已知地震斷層的破裂，如國家地質學家為該地區發佈的最新 Alquist-Priolo 地震斷層分區圖，或基於已知斷層的其它實質性證據；強烈震波的地面震動；與地震有關的地面破壞（包括土壤液化）；或是山泥傾瀉）？*	**營建工程：** 具顯著的影響。 **運作:** 影響不大。	**MM-GEO-A:準備特定地點的最終土力工程報告。** 工程主辦單位應聘請加州註冊土力工程師，根據 CBC、適用的洛杉磯修正案、以及加州地質調查特別出版物 117（California Geological Survey Special Publication 117 ）（經修訂）的要求，準備並向洛杉磯市政府提交特定地點的最終土力工程調查和報告以供審查。完成地質災害和條件、地震災害、整地條件和地基容量的設計層次之評估需要特定地點的土力工程勘探計畫和相關實驗室測試。特定地點的最終土力工程報告應提供該地點的地質和土力工程條件之描述；針對潛在地質和地震災害的調查結果、結論和緩解建議；以及協助整地和地基構思提供設計層次的地質工程建議。此外，土力工程報告應包括建議措施，以減少由擬建項目引起山體滑坡、沉降、液化、差異性沉降、擴張、土壤腐蝕或其它潛在接地失敗。最終土力工程報告的提交和批准應作為洛杉磯市建築與安全部（City of Los Angeles Department of Building and Safety）頒發的整地和營建工程許可證的條件。工程主辦單位應在項目設計和施工期間，執行批准報告中包含的建議。	**營建工程：** 經緩解後影響不大。 **運作:** 影響不大。
GEO-2: *該項目是否會導致嚴重的土壤侵蝕或表土流失？*	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。	無需採取緩解措施。	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。
GEO-3: *該項目是否位於不穩定的地質單元或土壤上，或因該項目而變得不穩定，並可能導致工地範圍內外滑坡、橫向蔓延、沉降、液化或坍塌？*	**營建工程：** 具顯著的影響。 **運作:** 影響不大。	請參閱 **GEO-1** 中定義的 **MM-GEO-A**。	**營建工程：** 經緩解後影響不大。 **運作:** 影響不大。

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
GEO-4: *該項目是否位於當前 CBC 第 1803.5.3 節所定義的膨脹土壤上，從而對生命或財產造成重大直接或間接風險？*	**營建工程：** 具顯著的影響。 **運作:** 影響不大。	請參閱 **GEO-1** 中定義的 **MM-GEO-A**。	**營建工程：** 經緩解後影響不大。 **運作:** 影響不大。
GEO-5: *如果沒有下水道處理廢水的替代廢水處理系統，該項目地點的土壤是否無法充分支持化糞池或替代廢水處理系統的使用？*	**營建工程：** 沒有影響。 **運作:** 沒有影響。	無需採取緩解措施。	**營建工程：** 沒有影響。 **運作:** 沒有影響。
GEO-6: *該項目是否會直接或間接破壞獨特的古生物資源/遺址或獨特的地質特徵？*	**營建工程：** 具顯著的影響。 **運作:** 沒有影響。	**MM-GEO-B: 制定古生物資源監測和緩解計劃（Paleontological Resources Monitoring and Mitigation Plan，PRMMP）。**PRMMP 應由符合古脊椎動物學會（Society for Vertebrate Paleontology）制定的標準的合資格古生物學家制定。PRMMP 應適用於可能受到擬建項目影響的具古生物學敏感層，包括較老的第四紀沖積層和 Puente 地層沉積物，並運用岩土勘探，由合格古生物學家與工程團隊進行協商。合格古生物學家應督導古生物學監測員，在對較老的第四紀沖積沉積物和新世 Puente 地層沉積物進行施工開挖時，該監測員應在場。監測應包括目視檢查岩石中新暴露的較大化石遺跡，並在適當情況下，收集濕式或乾式篩選的沉積物樣本，以開拓尋找較小化石遺骸的機會。監控檢查的頻率應由古生物學家根據擾地活動的發生率、挖掘出的土石和挖掘深度來決定；如果有所發現，再把古生物材料的豐富程度和種類納入考量。如果發現任何古生物材料，古生物監測人員應暫時轉移或改變暴露化石區域的擾地活動，以便於評估，並在必要時挽救其古生物材料。古生物學家應對發現的材料進行評估，並在必要時為資源的保存、保護或重新安置提供建議（視情況而定）。工程主辦單位應遵守評估古生物學家的建議，一旦古生物學家的建議得到落實並令古生物學家滿意，即可恢復地面擾	**營建工程：** 經緩解後影響不大。 **運作:** 沒有影響。

潛在環境影響	重要判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		動活動。如果發現古生物學材料，古生物學家應在實地工作完成後一年內編寫報告，確定資源以及提出和實施的建議。報告副本應提交給洛杉磯縣自然歷史博物館（Los Angeles County Natural History Museum）。	
溫室氣體排放			
GHG-1: *該項目是否會直接或間接產生溫室氣體排放，對環境產生重大影響？*	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。	無需採取緩解措施。 **GHG-PDF-A:綠色能源。** 擬建項目的空中纜車系統及相關纜車站、樞紐站和塔柱的運行電力將來自可再生資源。 擬建項目應透過申請 LADWP 的綠色能源計劃（Green Power Program）或其它提供可再生電力的 LADWP（或同等）計劃來實現這目標。	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。
GHG-2: *該項目是否會與代理機構為減少溫室氣體排放而採用的任何適用計畫、政策或法規造成衝突？*	影響不大。	無需採取緩解措施。	影響不大。
危害和有害物質			
HAZ-1: *該項目是否會因為危險物質的日常運輸、使用或處置，對公眾或環境造成重大危害？*	**營建工程：** 具顯著的影響。 **運作:** 影響不大。	**MM-HAZ-A:** *制定土壤和地下水管理計劃。*工程主辦單位應聘請合格環境顧問，在任何重新整地、解除運作或工程作業之前制定土壤和地下水管理計劃（Soil and Groundwater Management Plan）。該計劃的制定和實施將具體指定該項目建設期間遇到污染地下水、污染土壤或建築物時的處理和處置方法。計劃中應對每個項目組成部分工地的環境條件進行總結，包括纜車站和塔柱。對土壤和/或地下水進行採樣和分析也必須涵蓋於計劃中，以將其分類為危險或無危險的方法和程序；如果被確定為具危險性，應包括正確處理和清除受影響土壤和/或地下水，以進行場外處置和/或回收的附加方法和程序。土壤和地下水管理計劃中的方法和程序應符合現行聯邦、州和地方法規，並保護工程人員和環境。	**營建工程：** 經緩解後影響不大。 **運作:** 影響不大。

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		本土壤和地下水管理計畫應在拆除和施工活動開始之前提交給 LADBS 進行審查，並作為整地、營建工程和/或拆除許可證的條件。合約規範應強制要求完全遵守與危險物質的識別、挖掘、運輸和處置有關（包括挖掘的土壤和脫水地下水中遇到的有害物質）的所有適用的地方、州和聯邦法規（包括但不限於 OSHA 安全和健康標準、Cal/OSHA 要求、聯邦、州和地方廢棄物處理法規、SCAQMD 規則 1166、以及加州有毒物質部（California Department of Toxic Substances）、洛杉磯地區水質控制委員會（Los Angeles Regional Water Quality Control Board）和洛杉磯市政府的任何其它適用要求）。 **MM-HAZ-B:** *有害物質清除* 在拆除 1201 North Broadway 的現有建築之前，持牌清除承包商將根據聯邦、州和地方法規，進行有害物質清除。其承包商必須遵守有關石棉標準和含鉛塗料標準的 Cal/OSHA 法規（《加州法規》（California Code of Regulations Article）第 4 條第 1529、5208 和 1532 節）、OSHA 29 CFR 第 1926.62 節（有關含鉛建築）以及 OSHA 29 CFR 第 1926.1101 節有關石棉暴露，還需要遵守與建築物拆除活動期間石棉排放相關的 SCAQMD 規則 1403。在有害物質清除期間將採取安全作業措施，包括潤濕該區域以防止有害物質可能釋放到空氣中，使用高效顆粒空氣吸塵器和/或一次性濕紙巾清理灰塵。	
HAZ-2: *該項目是否會透過對環境釋放有害物質的意外事故和可合理預料的擾亂，對公眾或環境造成重大危害？*	**營建工程：** 具顯著的影響。 **運作:** 影響不大。	請參閱 **HAZ-1** 中定義的 **MM-HAZ-A** 和 **MM-HAZ-B**。	**營建工程：** 經緩解後影響不大。 **運作:** 影響不大。
HAZ-3: *該項目是否會在現有或擬建學校的四分之一英里範圍內，排放危險物質或處理危險*	**營建工程：** 具顯著的影響。 **運作:** 影響不大。	請參閱 **HAZ-1** 中定義的 **MM-HAZ-A** 和 **MM-HAZ-B**。	**營建工程：** 經緩解後影響不大。 **運作:** 影響不大。

潛在環境影響	重要判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
或極度危險的材料、物質或廢物？			
HAZ-4: *該項目的工程地點是否位於根據《政府法規》（Government Code）第 65962.5 條編制的危險物質地點清單中，其結果是否會對民眾或環境造成重大危害？*	**營建工程：** 具顯著的影響。 **運作:** 沒有影響。	請參閱 **HAZ-1** 中定義的 **MM-HAZ-A** 和 **MM-HAZ-B**。	**營建工程：** 經緩解後影響不大。 **運作:** 沒有影響。
HAZ-5: *對於位於機場土地使用規劃內、或公眾機場或公共用途機場兩英里範圍內、或尚未被採納之計劃，該項目是否會對該區居住或工作人員造成安全隱患或噪音過大項目面積？*	沒有影響。	無需採取緩解措施。	沒有影響。
HAZ-6: *該項目是否會損害或妨礙已採用的緊急應變計劃或緊急疏散計劃的執行？*	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。	無需採取緩解措施。	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。
水文和水質			
HWQ-1: *該項目是否會違反任何水質標準或廢棄物排放要求或以其它方式大幅降低地表或地下水質？*	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。	無需採取緩解措施。	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。
HWQ-2: *該項目是否會大幅減少地下水供應或嚴重干擾地下水再充實，阻礙流域地下水的永續管理？*	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 沒有影響。	無需採取緩解措施。	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 沒有影響。

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
HWQ-3:*該項目是否會大幅改變該地點或區域的現有排水模式，包括透過改變溪流或河流的走向或增加不透水表面，其方式將：* *i. 導致現場或場外大量侵蝕或淤積；* *ii. 大幅度增加地表流水速率或數量，可能導致地點內或地點外的水災；* *iii. 產生或造成超過現有或規劃的雨水排放系統容量的徑流水，或引起大量額外的污染徑流來源；或者* *iv. 阻礙或重新導向洪水流動？*	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。	無需採取緩解措施。	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。
HWQ-4:*在洪水危害、海嘯或湖泊內波區域，是否因工程淹沒造成污染物排放的風險？*	影響不大。	無需採取緩解措施。	影響不大。
HWQ-5:*該項目是否會與水質控制計劃或永續地下水管理計劃的實施發生衝突或阻礙？*	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。	無需採取緩解措施。	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。
土地利用和規劃			
LUP-1:*該項目是否會分隔已建立的社區？*	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 沒有影響。	無需採取緩解措施。	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 沒有影響。

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
LUP-2: *該項目是否會因與為避免或低輕環境影響而採取的任何土地利用計劃、政策或法規相衝突而造成重大環境影響？*	具顯著的影響。	**MM-LUP-A:取得洛杉磯州立歷史公園總體規劃（Los Angeles State Historic Park General Plan）修正。**根據《公共資源法》（Public Resources Code） 第 5002.2 條，擬建項目應獲得洛杉磯州立歷史公園總體規劃（Los Angeles State Historic Park General Plan ）的修訂，以允許在其規劃內作為交通用途。	經緩解後影響不大。
礦物資源			
MIN-1: *該項目是否會導致對該地區和州內居民喪失具有價值的已知礦產資源之可用性？*	沒有影響。	無需採取緩解措施。	沒有影響。
MIN-2: *該項目是否會導致當地總體規劃、專案規劃或其它土地利用辦法中劃定的當地重要礦產資源回收場地喪失其可用性？*	沒有影響。	無需採取緩解措施。	沒有影響。
噪音			
NV-1: *該項目是否會導致工程地點附近的環境噪音水準暫時或永久大幅增加，超過當地總體規劃或噪音條例或適用標準或其它機構制定的標準？*	**營建工程：**嚴重並無法避免。 **運作:**影響不大。	**MM-NOI-A:** *編制營建工程噪音管理計劃。*在發放擬建項目整地許可證之前，工程主辦單位應制定營建工程噪音管理計劃，以盡量減低施工噪音對場外噪音敏感受體的影響。該計劃應包括以下降低噪音水平的措施： • **隔音屏障：**項目工程區域與受影響受體之間的臨時施工隔音屏障應安裝如下。隔音屏障的設計應具有至少 25 的聲音傳輸等級 (STC)，並且當施工設備位於聲音屏障標高以下且施工設備與噪音敏感受體之間不存在視線時，應能夠提供 5 分貝至 15 分貝的降噪範圍。臨時隔音屏障的具體位置和高度應按項目組成部分包括以下內容： • Alameda 纜車站	**營建工程：**嚴重並無法避免。 **運作:**影響不大。

潛在環境影響	重要判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		o 在整個營建工程期間，工程應在該項目工程施工地點和 NSR 3 [Mozaic Apartments] 之間提供 24 英尺長的臨時隔音屏障。 o 在整個營建工程期間，工程應在該項目工程施工地點與 NSR 1A [Union Station] 和 NSR 1B [First Five LA] 之間設置 8 英尺長的臨時隔音屏障。 o 在建設地基和立柱階段，該項目應在 Alameda Street 和 NSR 1A [Union Station]、NSR 1B [First Five LA]、NSR 2 [El Pueblo] 和 NSR 3 [Mozaic Apartments] 內進行的工程施工活動之間提供 10 英尺長的臨時隔音屏障。 o 在鋼筋結構和纜車設備安裝階段以及垂直流動設施、硬質景觀、景觀美化和室內工程階段，將安裝臨時平台以方便施工活動。在安裝臨時平台的同時，該項目應在工程施工地點與 NSR 3 之間的臨時平台上設置 10 英尺長的臨時隔音屏障。 – Alameda 塔柱 o 在整個營建工程期間，該項目應在工程施工地點和 NSR 4 [The California Endowment] 之間提供 8 英尺長的臨時隔音屏障。 o 在部分建設鋼筋結構和纜車設備階段，將安裝臨時平台以方便施工活動。在安裝臨時平台的同時，該項目應在工程施工地點與 NSR 4 之間的臨時平台上設置 10 英尺長的臨時隔音屏障。 – Alpine 塔柱 o 在整個營建工程期間，該項目應在工程施工地點與 NSR 6 [Chinatown Senior Lofts] 和 NSR [7 Homeboy Industries] 之間提供 8 英尺長的臨時隔音屏障。	

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		○ 在部分建設鋼筋結構和纜車設備階段，將安裝臨時平台以方便施工活動。在安裝臨時平台的同時，該項目必須在工程施工地點與 NSR 6 和 NSR 7 之間的臨時平台上設置 10 英尺的臨時隔音屏障。 ○ NSR 5 [Future Residential] 目前是一個未開發的市屬停車場，擬用於未來的多戶住宅用途。在整個營建工程期間，NSR 5 的住宅單位已有住戶，應設置以下隔音屏障： ▪ 在整個營建工程期間，該項目應在工程施工地點和 NSR 5 之間設置 8 英尺長的臨時隔音屏障。 ▪ 在建設地基和立柱以及鋼筋結構和纜車設備階段，該項目應在工程施工地點和 NSR 5 [Future Residential] 的已入住單位之間設置 24 英尺長的臨時隔音屏障。 ▪ 在部分建設鋼筋結構和纜車設備階段，將安裝臨時平台以方便施工活動。在安裝臨時平台的同時，該項目應在工程施工地點與 NSR 5 之間的臨時平台上設置 10 英尺的臨時隔音屏障。 – Chinatown/State Park 纜車站 ○ 在整個營建工程期間，該項目應在工程施工地點與 NSR 9 [Blossom Plaza]、NSR 10 [Future Residential Development]、NSR 11 [Capitol Milling] 和 NSR 14S [Los Angeles State Park] 之間設置 8 英尺的臨時隔音屏障。該屏障將包括一道大門，該大門可能會在施工期間暫時開啟，以便沿著 Spring Street 進行施工作業。	

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		o 在整個營建工程期間，該項目應在 Chinatown/State Park 纜車站與 NSR 8 [College Station] 和 NSR 12 [Future Residential Development] 之間設置 10 英尺的臨時隔音屏障。 o 在部分建設鋼筋結構和纜車設備階段，將安裝臨時平台以方便施工活動。安裝臨時平台時，該項目應在工程施工地點與 NSR 8、NSR 12 和 NSR 14S 之間的臨時平台上設置 10 英尺的臨時隔音屏障。 – Broadway 樞紐站 o 在整個營建工程期間，該項目應在工程施工地點與 NSR 13 [Future Development]、NSR 14N [Los Angeles State Historic Park] 和 NSR 17 「Low Rise Residential] 之間設置 24 英尺的臨時隔音屏障。 o 在拆除階段以及建設地基和立柱階段，該項目應在工程施工地點和 NSR 16 [Cathedral High School] 之間設置 24 英尺的臨時隔音屏障。 o 在建設鋼筋結構和纜車設備階段以及垂直流動設施、硬質景觀設計、景觀美化和室內工程階段，該項目應在工程施工地點和 NSR 16 [Cathedral High School] 之間設置 8 英尺的臨時隔音屏障。 o 在鋼筋結構和纜車設備安裝階段以及垂直流動設施、硬質景觀、景觀美化和室內工程階段，將安裝臨時平台以方便施工活動。安裝臨時平台時，該項目應在工程施工地點與 NSR 13、NSR 14 N、NSR 16 和 NSR 17 之間的臨時平台上設置 10 英尺的臨時隔音屏障。 – Stadium 塔柱	

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		○ 在建設鋼筋結構和纜車設備階段，該項目應在工程施工地點與 NSR 16 [Cathedral High School] 和 NSR 17 [Low Rise Residential] 之間設置 8 英尺的臨時隔音屏障。 ○ 在部分建設鋼筋結構和纜車設備階段，將安裝臨時平台以方便施工活動。在安裝臨時平台的同時，項目將在施工地點與 NSR 16 和 NSR 17 之間的臨時平台上設置 10 英尺的臨時隔音屏障。 • **設備維修：** 工程設備應根據製造商的規範進行適當維修，以防止因磨損或保養不當的零件而產生噪音，並應配備最佳的噪音抑制裝置（即消音器、包膠和/或馬達外殼）。所有衝撞工具應加罩或屏蔽，動力設備上的所有進氣口和排氣口均應消音或屏蔽。 • **電力來源：** 在可能的情況下，應使用工地內的電源為設備供電，而非柴油發電機。 • **敏感用途：** 固定器材和/或固定設備（例如發電機、壓縮機、混凝土攪拌機）應遠離噪音敏感收體。 • **社區外展：** 應採取以下措施減少施工噪音對當地社區的影響： – 噪音干擾協調員：應設立噪音和振動干擾協調員。噪音干擾協調員應負責回應當地有關工程噪音的投訴。該協調員應確定投訴的原因（例如啟動過早、消音器不良等），並應要求採取合理措施來解決投訴。於工程時間、將工作日和工地負責人的電話號碼張貼在所有工地入口明顯處，以便週邊業主在需要時與工地負責人聯繫。如果收到投訴，應採取適當的糾正措施，並向投訴方提供該措施的報告。	

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		– 營建工程通知：在施工作業開始之前，工程承包商應向施工工地 500 英尺範圍內的居民提供每個項目構成部分的營建工程通知。該通知應包括施工地址、預期使用的設備和施工作業期、許可證號碼、工地負責人的姓名和電話號碼、施工時間以及可以舉報違規行為的市政府電話號碼，並且包括噪音干擾協調員的電話號碼。 • **限制怠速設備：**根據《加州法規》第 2485 條的要求，建築設備怠速時間不得超過 5 分鐘。 **NOI-PDF-A:纜車艙噪音控制功能。**本項目的纜車廂應具備以下特質： 1. 纜車廂設計從內到外的降噪等級應不低於傳聲等級（Sound Transmission Class，STC）35。 2. 如果纜車廂設計中包含暖氣、通風和空調 (HVAC) 裝置，則其設計的聲音功率等級不得超過 71 分貝。	
NV-2:*該項目是否會造成過多的地面振動或地聲噪音水平？*	**營建工程：**嚴重並無法避免。 **運作:**影響不大。	**MM-VIB-A:振動監測。**在發放擬建項目的整地許可證之前，工程主辦單位應制定振動監測計劃。該計劃應規定： • 振動監測設備：在 Alameda 纜車站的工地需要重型設備或地面壓實設備時，由合格專業人員將振動監測設備放置在距 Avila Adobe（1970 年代新增）、El Grito 壁畫和 The Old Winery 約 26 英尺處，以對施工作業進行即時振動監測。 • 振動性施工設備之改進：如果振動水平在振動損壞閾值的 0.1 PPV（英吋/秒）以內，監控裝置將通知施工人員。施工人員應對施工設備進行改進，確保不超過振動損傷閾值。 **MM-VIB-B:可調整力度的地面鎮壓設備。**對於 Alameda 纜車站靠近 Avila Adobe （1970 年代新增）、El Grito 壁畫和 The Old Winery 的建築工程：	**營建工程：**嚴重並無法避免。 **運作:**影響不大。

潛在環境影響	重要判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		• 在距離Avila Adobe（1970 年代新增）、El Grito 壁畫和 The Old Winery 26 英尺或更遠處的任何地面壓實設備（包括振動壓路機和平板壓實機），均應在使用前進行現場準確調校，以確保振動水平保持在低於假設參考水平為 25 英尺處 0.21 PPV（英吋/秒）。如果地面壓實設備無法達到假定的參考水平，則應使用振動較小的設備（25 英尺處小於 0.21 PPV，英吋/秒）、非振動設備或手動工具進行地面壓實活動。 • Avila Adobe（1970 年代新增）、*El Grito* 壁畫或 The Old Winery 結構 26 英尺範圍內的任何地面壓實或挖掘/鑽孔作業，必須使用非振動設備或手動工具完成。 請參閱 **CUL-1** 中定義的 **CUL-PDF-A**、**CUL-PDF-B**、**CUL-PDF-C**、**CUL-PDF-D** 和 **CUL-PDF-E**	
NV-3: *對於位於私人飛機跑道或機場土地使用規劃內、或尚未被採納、或在公眾機場或公共用途機場或公用機場兩英里範圍內的計劃，該項目是否會使居民或在工程區工作人士受到過度的噪音水平影響？*	沒有影響。	無需採取緩解措施。	沒有影響。
人口和住屋			
POP-1: *該項目是否會直接（例如，透過提議新住宅和企業）或間接（例如，透過擴建道路或其它基礎設施）導致部分地區人口意外大幅增長？*	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。	無需採取緩解措施。	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
POP-2: *該項目是否會取代大量現有人口或住屋，從而需要在其它地方建造替代房屋？*	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。	無需採取緩解措施。	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。
公共服務			
PS-1: *為保持可接受的服務比率、回應時間或公共服務的其它績效目標，該項目是否會造成新建或改建的政府設施相關之重大不利實質影響，或者需要新建或實質改建政府設施，而對環境造成重大的環境影響：消防保護？*	**營建工程：** 具顯著的影響。 **運作:** 影響不大。	請參閱 **WFR-1** 中定義的 **WFR-PDF-A**。 請參閱 **TRA-3** 中定義的 **MM-TRA-B**。	**營建工程：** 經緩解後影響不大。 **運作:** 影響不大。
PS-2: *為保持可接受的服務比率、回應時間或公共服務的其它績效目標，該項目是否會造成新建或改建的政府設施相關之重大不利實質影響，而對環境造成重大的環境影響：警方保護？*	**營建工程：** 具顯著影響。 **運作:** 影響不大。	請參閱 **TRA-3** 中定義的 **MM-TRA-B**。	**營建工程：** 經緩解後影響不大。 **運作:** 影響不大。
PS-3: *為保持可接受的服務比率、回應時間或公共服務的其它績效目標，該項目是否會造成新建或改建的政府設施相關之重大不利實質影響以及需要新建或實質改建政府設施，而對環境造成重大的環境影響：學校?*	**營建工程：** 具顯著影響。 **運作:** 影響不大。	請參閱 **TRA-3** 所述的 **MM-TRA-B**。	**營建工程：** 經緩解後影響不大。 **運作:** 影響不大。
PS-4: *為公眾保持可接受的服務比率、回應時間或其它績效目*	**營建工程：** 具顯著影響。	請參閱 **TRA-3** 所述的 **MM-TRA-B**。	**營建工程：** 經緩解後影響不大。

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
標服務，該項目是否會造成新建或改建的政府設施相關之重大不利實質影響，或者需要新建或實質改建政府設施，而對環境造成重大的環境影響？其它公共設施?	**運作:** 影響不大。		**運作:** 影響不大。
公園和康樂設施			
PR-1: *該項目是否會導致現有社區和區域公園或其它休閒設施的使用增加，從而導致設施的實際惡化發生或加速其退化？*	**營建工程：**影響不大。 **運作:**影響不大。	無需採取緩解措施。	**營建工程：**影響不大。 **運作:**影響不大。
PR-2: *該項目是否包括可能對環境產生不利影響的休閒設施或需要興建或擴建休閒設施？*	**營建工程：**影響不大。 **運作:**影響不大。	無需採取緩解措施。	**營建工程：**影響不大。 **運作:**影響不大。
PR-3: *為保持可接受的服務比率、回應時間或公共服務的其它績效目標，該項目是否會造成新建或改建的政府設施相關之重大不利實質影響以及需要新建或實質改建政府設施，而對環境造成重大的環境影響：公園?*	**營建工程：**影響不大。 **運作:**影響不大。	無需採取緩解措施。	**營建工程：**影響不大。 **運作:**影響不大。

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
運輸			
TRA-1: *該項目是否會與解決交通系統問題（包括交通、道路、單車和行人設施）的方案、計劃、條例或政策相衝突？*	影響不大。	無需採取緩解措施。	影響不大。
TRA-2: *該項目是否會與 CEQA 指南第 15064.3 節 (b) 小節（車輛行駛里程）衝突或不一致？*	**營建工程：** 沒有影響。 **運作:** 沒有影響。	無需採取緩解措施。	**營建工程：** 沒有影響。 **運作:** 沒有影響。
TRA-3: *該項目是否會因幾何設計特徵（例如急彎或危險的十字路口）或不兼容的用途（例如農場設備）而大幅增加危險？*	**營建工程：** 具顯著的影響。 **運作:** 具顯著的影響。	**MM-TRA-A**:**改善能見度。**在擬建項目施工完成之前，在與 LADOT 協調和獲其批准的情況下，工程主辦單位以下位置設計加強措施，以足夠： • Alameda 塔柱 – 實施禁止紅燈右轉限制，禁止車輛在紅燈時從 Alhambra Avenue 西行右轉至 Alameda Street 北行。 • Chinatown/State Park 纜車站 – 實施運作策略或設計，引導行人從洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）步行穿過公園南側現有車道的行人穿越道，防止行人穿過 Chinatown/State Park 纜車站柱以西的車道，確保在能見度足夠的行人穿越道上過馬路。交通分導化的最終設計或運作方法（例如，車站工作人員引導行人走向行人穿越道或大門等實質方法）將與州立公園（State Parks）協調。 緩解措施將在工程階段實施，並將在擬建項目運營之前完成。 **MM-TRA-B**:**營建工程交通管理計劃：**在為擬建項目發放建築許可證之前，應編制詳細的營建工程交通管理計劃 (CTMP)，包括街道封閉資料、替代路線計劃、運輸路線和分階段計劃，	**營建工程：** 經緩解後影響不大。 **運作:** 經緩解後影響不大。

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		並提交予市政府進行審查及批准。CTMP 應正式規定施工方式，並確定減少對周圍社區影響所需的具體行動，並為每個項目工程地點具體地安排施工作業之性質和時間。這種協調將確保同時進行的相關項目的施工活動和相關的運輸活動能夠相互協作，並在擬建項目中得到妥善管理。CTMP 可能會隨著工程進度更新，以反映各個工程施工地點的進度。該計劃將包括但不限於以下適當要素： • 由於預計封閉車道、停車道和人行道，因此應制定並實施經洛杉磯市批准的工地交通控制計劃，以便為此類封閉區域周圍安排車輛、單車和行人之替代路線。 • 將保持開放式行人穿越道的可見性，或者如果與 LADOT 協調認為適當，則應實施符合 TRA-A 的臨時或永久措施。如果無措施減輕或消除行人使用行人穿越道的視覺阻礙，行人穿越道可能會關閉或遷移至更明顯的位置。 • 應與 LADOT 協調評估現有的學校十字路口，如沿擬議替代路線以符合《統一交通控制裝置手冊》（Manual on Uniform Traffic Control Devices，MUTCD）的黃色行人穿越道條紋表示的現有學校十字路口，以確定是否需要臨時指派十字路口守衛員。如果確定應在替代路線日期/時間指派十字路口守衛員，擬建項目應提供在相鄰學校上下學時間駐守十字路口守衛員之資金。如果替代路線上的學校交叉口沒有號誌燈，臨時交通號誌將與 LADOT 協調進行評估，並在認為有必要時由擬建項目執行安裝。 • 由於預計在工程施工期間在不同地點將實施部分和完全道路封閉，因此應制定並實施經洛杉磯市批准的替代路線計劃，以便在此期間引導車輛和單車使用替代路線。 • 確保在工程施工期間，工程路線和工地附近的土地使用仍可保持暢通。在施工階段的某些情況下，將提供或監督替	

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		代通道的位置。如果通道受阻時（例如基礎建設），將提供通過工地的臨時通道, • 工程主辦單位應與市政府和緊急服務供應商協調，確保為項目路線和工地以及鄰近的企業和住宅提供緊急通道。必要時，將與 LAFD 協商，為緊急通道位置相應標記。 • 每，或由市政府人員選擇適當時間，與市政府人員和其它鄰近工程相關的項目代表（即工程承建商），進行<u>每兩個月一次</u>的工程管理會議，而該等工程可能與該項目同時進行。 • 在建築工程車承包商提供的合法區域內，供應工程車暫時停靠站。 • 盡可能在非尖峰交通期間安排工程材料的交付和提貨，並進行協調，以減少工程車長時間等待裝卸的可能性。 • 在施工作業期間，當工地無法容納工程人員停車時，應確定工程人員的替代停車位置和往返項目工地的交通方式（如果超出步行距離），在施工前 30 天提交市政府以供批准。 • 向所有工程承包商提供有關其工程人員和分包商處停車區域的書面資料，並對違反這些規定的違規者列出明確的後果。 <u>**TRA-PDF-A. 其它可改善能見度之辦法：**經洛杉磯交通部（Los Angeles Department of Transportation）批准，作為進一步提高Chinatown/State Park 纜車站行人穿越道能見度的最佳做法，在洛杉磯州立歷史公園（Los Angeles State Historic Park）以南的車道十字路口設置高能見度行人穿越道條紋並添加升級照明設施。</u>	
TRA-4: *該項目是否會導致緊急通道不足？*	**營建工程：** 具顯著的影響。	請參閱 **TRA-3** 中定義的 **MM-TRA-B**。	**營建工程：** 經緩解後影響不大。

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
	運作: 影響不大。	**MM-TRA-C:臨時災害路線計劃。**在為擬建項目發放建築許可證之前，經 LADOT 協調並批准，工程主辦單位應向 LADOT 提交臨時災害路線計劃，其中應包括街道封閉資料和替代路線計劃，以便於緊急車輛通過研究區域的動線，盡量減少災害期間對緊急應變的影響。如果發生緊急情況，施工作業和臨時車道封閉可迅速停止，以便緊急車輛通過工作區域。除了替代路線之外，臨時災害路線計劃還可納入市政府在災害期間實施的臨時行動措施，包括臨時逆流車道或在災害情況下反方向行車以疏導交通。臨時災害路線計劃應該為以下地點制定路線規劃： • 在 Alameda 纜車站、Chinatown/State Park 纜車站以及 Alameda 塔柱和 Alpine 塔柱施工期間，需要關閉部份 Alameda Street 或 Spring Street 的單向或雙向交通。	**運作:** 影響不大。
部落文化資源			
TCR-1:*該項目是否會對部落文化資源的重要性造成重大不利變化，部落文化資源在《公共資源法》（Public Resources Code）第 21074 條中被定義為場地、特徵、地點、文化景觀，在地理上根據景觀的大小和範圍來定義、神聖的對加州美洲原住民部落具有文化價值的地點或物體，並且已在加州歷史資源登記冊（California Register of Historical Resources）中列出或資格列入《公共資源法規》（Public Resources Code）第*	**營建工程：** 具顯著的影響。 **運作:** 沒有影響。	請參閱 **CUL-2** 中定義的 **MM-CUL-D**。	**營建工程：** 經緩解後影響不大。 **運作:** 沒有影響。

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
5020.1(k) 節中定義的當地歷史資源登記冊中？			
TCR-2:*該項目是否會對部落文化資源的重要性造成重大不利變化，部落文化資源在《公共資源法》（Public Resources Code）第 21074 條中被定義為場地、特徵、地點、文化景觀，在地理上根據景觀的大小和範圍來定義、神聖的對加州美洲原住民（California Native American）部落具有文化價值的地方或物體，並且是由主導機構自行決定並有大量證據支持的資源、根據《公共資源法規》第 5024.1 條 (c) 款規定的標準，若該資源具有重要意義，主導機構應考慮該資源對加州美洲原住民部落的重要性？*	**營建工程：** 具顯著的影響。 **運作:** 沒有影響。	請參閱 **CUL-2** 中定義的 **MM-CUL-A** 和 **MM-CUL-D**。 **MM-TCR-A:美國原住民監督。** 由於有可能發現部落文化資源，應保留一名美洲原住民監督員於 Alameda 纜車站監測現有路面和結構拆除後發生的與工程相關的作業以及擾地活動（例如搪孔、整地、挖掘、鑽孔、挖溝）。如果在施工過程中沿線的其它地點發現文化資源，並且根據考古首席研究員（如 32 CFR 第 767.8 節中的定義）的意見，這些文化資源很可能源自美洲原住民，其美洲原住民監測可能會擴大到包括以下區域。如果認為美洲原住民監測應該延長，首席研究員將向工程主辦單位和 Metro 提出建議。應根據與諮詢部落的持續協調來選擇適當的美洲原住民監測員，並應在 CRMMP 中確定。CRMMP 已在緩解措施 CUL-A 中進行了描述。具體而言，如果在施工期間沿線的其它點發現文化資源，並且考古首席研究員認為該發現很可能起源於美洲原住民，CRMMP 和美洲原住民監督將適用於延伸至 Alameda 纜車站所在地原生土壤的擾地活動。CRMMP 中應概述監督程序和美洲原住民監測員的角色和職責。如果美洲原住民監測員發現文化或考古資源，監測員應有權在發現地點 50 英尺（15 公尺）範圍內暫時停止施工作業（如果安全），以調查該發現並聯繫考古首席調查員。應向美洲原住民監測和諮詢部落提供參與發現的記錄和評估機會。如果制定了資料復原計劃，則應為諮詢群體提供審查計劃並提供意見的機會。	**營建工程：** 經緩解後影響不大。 **運作:** 沒有影響。
公用設施和服務系統			
USS-1:*該項目是否需要或造成水源、廢水處理或雨水排放、電力、天然氣或電信設施的搬*	**營建工程：** 具顯著的影響。	**MM-USS-A:制定公用設施遷移計劃。**在開始工程相關作業（包括公用設施搬遷）之前，工程主辦單位應與 LADWP、LASAN、SoCal Gas 和 Metro 協調，以制定公用設施遷移計	**營建工程：** 經緩解後影響不大。

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
遷或重新建造或擴建，而這些設施的建設或搬遷可能會造成重大環境影響？	**運作:** 影響不大。	劃。工程主辦單位還應與公用設施供應商協調，盡量減少整個項目對公共服務的影響，並獲得他們對公用設施遷移計劃的批准。 公用設施搬遷計畫應由持有執照的土木工程師準備、審查和批准，並且至少包括以下內容： • 確定公用設施基礎構造要素的計劃，包括因為擬建項目而需要搬遷的公用設施供應商和地役權（如適用）； • 採取安全措施，避免因封閉和廢棄公用設施基礎構造（例如天然氣管道或下水道管道）而造成任何人類健康危害或環境危害：和 • 完成公用設施搬遷的時間應盡量減少對公用設施供應商及其客戶的不便。	**運作:** 影響不大。
USS-2: *在正常、乾旱和多乾旱年份，該項目是否能提供其工程足夠的供水和合理可預見的未來開發？*	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。	無需採取緩解措施。	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。
USS-3: *該項目是否獲得為該現有或未來的污水處理服務供應商之承諾，確定在為其它工程提供服務的同時，亦具備足夠的容量來滿足該項目預計的需求？*	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。	無需採取緩解措施。	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。
USS-4: *該項目產生的固體廢棄物是否會超過國家或地方標準，或超過當地基礎構造的容量，或以其它方式降低固體廢棄物減量目標的實現？該項目*	**營建工程：** 具顯著的影響。 **運作:** 影響不大。	請參閱 **HAZ-1** 中定義的 **MM-HAZ-A**。	**營建工程：** 經緩解後影響不大。 **運作:** 影響不大。

潛在環境影響	重要判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
是否遵守與固體廢棄物相關的聯邦、州和當地管理以及減量法規？			
野火			
WFR-1: *該項目是否會嚴重損害已採用的緊急應變計畫或緊急疏散計畫？*	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。	無需採取緩解措施。 **WFR-PDF-A:** 該項目將制定消防計劃，並將在 Broadway 樞紐站、Stadium 塔柱和 Dodger Stadium 纜車站施工期間實施。消防計劃將包括以下應在適用範圍內實施之措施，以進一步降低與荒地火災起火相關的風險： • 在任何施工作業開始之前，應指定消防計劃負責人與 LAFD 聯繫，並協調火警觀察和現場火災預防和應對。 • 在超出法規要求的情況下，該負責人應禁止在紅旗警告期間進行高溫作業，紅旗警告使用預先確定的標準來識別特定地理區域中危急的野火危機，並由國家氣象局（National Weather Service）在規定時間內發佈。 • 在任何高溫作業開始之前，消防計劃負責人將實施分層消防警戒，並增加負責在高溫作業期間監控燃點的人員（消防監視）。高溫作業期間應配備消防監視人員，並應在高溫作業完成後繼續監視至少 30 分鐘。防消防計劃負責人可在施工期間，根據可能增加火花受風力影響擴散的潛在風險之天氣條件（即強風、高溫和/或低濕度），決定延長監控時間，根據可能增加風攜帶火花並導致點火的天氣條件的可能性（即大風事件、高溫度和/或低相對濕度）。 • 在任何工程作業開始之前，營建工程主管應與消防計畫負責人協調，為所有施工人員提供現場消防安全培訓（包括第 3.20.2 節中規定的監管要求），在發生火災時應遵循正確使用消防設備和程序工程工作人員應在施工開始前接受培訓，以識別並向有關當局報告潛在的消防安全隱患，包	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。

潛在環境影響	重要 判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或 緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
		括火花或煙霧的存在。營建工程主管應保存培訓記錄，以供 Metro、市政府和 LAFD 審查。 • 施工開始前，應清除施工區域內所有枯死和倒塌的植物，以及枯葉或乾枯的松針。施工區域內的樹木應被移除或修剪，與樹枝與其它樹木保持至少 10 英尺的距離。工地內的植物應定期修剪和噴藥控制雜草生長。 • 施工期間持續進行的工地消防安全檢查和巡邏應納入工程工地安全程序。指定的消防巡邏隊應查實現場是否有適當的工具和設備，並擔任消防監控員，包括參加消防監視，以確保施工作業完成後不存有餘火。 • 各施工區域應配備足以撲滅小型火焰的滅火器及消防器材。 • 消防計劃負責人應向該區應對火警的消防站提供外展和指導服務，包括高溫作業開始前的準備措施。 • 任何在工地發生的火災應立即向 LAFD 報告。	
WFR-2:*該項目是否會因坡度、風勢和其它因素而加劇野火風險，從而使該項目參與者暴露於野火或不受控而擴散的野火所導致的污染物濃度？*	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。	無需採取緩解措施。 請參閱 **WFR-1** 中定義的 **WFR-PDF-A**。 **WFR-PDF-B:**在施工開始之前，該項目應在 Stadium 塔柱施工地點周圍提供燃料調整區，從施工區周圍 70 英尺開始，或直到最近的鋪設道路為止，減少或清除地面上的所有的植物、枯葉或乾葉和松針，修剪或移除樹木，使樹枝與其它樹木保持至少 10 英尺的距離。Stadium 塔柱施工現場平面圖顯示，其緩衝區為 70 英尺或到最近的鋪設道路。	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。
WFR-3:*該項目是否需要安裝或維修可能加劇火災風險或可能對環境造成暫時或持續影響的*	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。	請參閱 WFR-1 中定義的 **WFR-PDF-A** 和 **WFR-2** 中定義的 **WFR-PDF-B**。	**營建工程：** 影響不大。

潛在環境影響	重要判定	項目設計特徵 (PDF) 和/或緩解措施 (MM)	緩解後的重要判定
相關基礎設施（例如道路、燃料中斷、緊急水源、電線或其它公用設施）？			**運作:** 影響不大。
WFR-4: *該項目是否會使人或建築物面臨重大風險，包括因徑流、火災後斜坡不穩定或排水變化而導致的下坡或下游洪水或山崩？*	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。	無需採取緩解措施。	影響不大。
WFR-5: *該項目是否會使人或建築物直接或間接暴露於荒地火災的重大損失、傷害或死亡風險？*	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。	無需採取緩解措施。 請參閱 **WFR-1** 中定義的 **WFR-PDF-A** 和 **WFR-2** 中定義的 **WFR-PDF-B**。 **WFR-PDF-C:**Broadway 樞紐站、Stadium 塔柱和 Dodger Stadium 站作業期間，應執行工作人員和攝影機的安全監控。該項目工作人員應接受培訓，以識別並向有關當局報告潛在的消防安全隱患，包括火花或煙霧的存在。工地發生任何火災時應立即向 LAFD 報告。	**營建工程：** 影響不大。 **運作:** 影響不大。